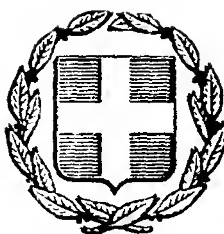


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 8 ΙΟΥΛΙΟΥ 1983	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 92

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1373

Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης γιά τήν καταμέτρηση τής χωρητικότητας τών πλοίων 1969 (ΙΜΟ - ΛΟΝΔΙΝΟ 1969).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κυρούμεν καί έκδίδομεν τόν κατωτέρω ύπό τής Βουλής ψηφισθέντα νόμον:

Άρθρο πρώτο.

Κυρώνεται καί έχει τήν ίσχύ πού όρίζει τό άρθρο 28 παρ. 1 τοΰ Συντάγματος, ή Διεθνής Σύμβαση «γιά τήν καταμέτρηση τής χωρητικότητας τών πλοίων», πού ύπογράφηκε στό Λονδίνο τήν 23η Ίουνίου 1969, μαζί μέ τά προσαρτημένα σ'αύτή Παραρτήματα, τών όποίων τά κείμενα σέ πρωτότυπο στήν άγγλική γλώσσα καί σέ μετάφραση στήν έλληνική έχουν ώς έξής :

INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

The Contracting Governments.

Desiring to establish uniform principles and rules with respect to the determination of tonnage of ships engaged on international voyages;

Considering that this and may best be achieved by the conclusion of a Convention ;

Have Agreed as follows :

Article 1

General Obligation under the Convention

The Contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto which shall constitute an intégral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the Annexes.

Article 2

Definitions

For the purpose of the present Convention, unless expressly provided otherwise :

(1) «Regulations» means the Regulations annexed to the present Convention ;

(2) «Administration» means the Government of the State whose flag the ship is flying ;

(3) «international voyage» means a sea voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely. For this purpose, every territory for the international relations of which a Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country ;

(4) «gross tonnage» means the measure of the overall size of a ship determined in accordance with the provisions of the present Convention ;

(5) «net tonnage» means the measure of the useful capacity of a ship determined in accordance with the provisions of the present Convention ;

(6) «new ship» means a ship the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of coming into force of the present Convention ;

(7) «existing ship» means a ship which is not a new ship ;

(8) «length» means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline;

(9) «Organization» means the Inter - Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 3

Application

(1) The present Convention shall apply to the following ships engaged in international voyages :

(a) ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments ;

(b) ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article 20; and

(c) unregistered ships flying the flag of a State, the Government of which is a Contracting Government.

(2) The present Convention shall apply to :

(a) new ships ;

(b) existing ships which undergo alterations or modifications which the Administration deems to be substantial variation in their existing gross tonnage ;

(c) existing ships if the owner so requests; and

(d) all existing ships, twelve years after the date on which the Convention comes into force, except that such ships, apart from those mentioned in (b) and (c) of this paragraph, shall retain their then existing tonnages for the purpose of the application to them of relevant requirements under other existing International Conventions.

(3) Existing ships to which the present Convention has been applied in accordance with sub-paragraph (2) (c) of this Article shall not subsequently have their tonnages determined in accordance with the requirements which the Administration applied to ships on international voyages prior to the coming into force of the present Convention.

Article 4

Exceptions

(1) The present Convention shall not apply to ;

(a) ships of war; and

(b) ships of less than 24 metres (79 feet) in length.

(2) Nothing herein shall apply to ships solely navigating :

(a) the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a rhumb line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island, and, on the north side of Anticosti Island, the meridian of longitude 63o W;

(b) the Caspian Sea ; or

(c) the Plate, Parana and Uruguay Rivers as far east as a rhumb line drawn between Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentina, and Punta del Este, Uruguay.

Article 5

Force Majeure

(1) A ship which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage shall not become subject to such provisions on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of force majeure.

(2) In applying the provisions of the present Convention, the Contracting Governments shall give due consideration to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or any other cause of force majeure.

Article 6

Determination of Tonnages

The determination of gross and net tonnages shall be carried out by the Administration which, may however, entrust such determination either to persons or organizations recognized by it. In every case the Administration concerned shall accept full responsibility for the determination of gross and net tonnages.

Article 7

Issue of Certificate

(1) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnages of which have been determined in accordance with the present Convention.

(2) Such certificate shall be issued by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration shall assume full responsibility for the certificate.

Article 8

Issue of Certificate by another Government

(1) A Contracting Government may, at the request of another Contracting Government, determine the gross and net tonnages of a ship and issue or authorize the issue of an International Tonnage. Certificate (1969) to the ship in accordance with the present Convention.

(2) A copy of the certificate and a copy of the calculations of the tonnages shall be transmitted as early as possible to the requesting Government.

(3) A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the State whose flag the ship is or will be flying and it shall have the same validity and receive the same recognition as a certificate issued under Article 7.

(4) No International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to a ship which is flying the flag of a State the Government of which is not a Contracting Government.

Article 9

Form of Certificate

(1) The certificate shall be drawn up in the official language or languages of the issuing country. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

(2) The form of the certificate shall correspond to that of the model given in Annex II.

Article 10

Cancellation of Certificate

(1) Subject to any exceptions provided in the Regulations, an International Tonnage Certificate (1969) shall cease to be valid and shall be cancelled by the Administration if alterations have taken place in the arrangement, construction , capacity, use of spaces, total number of passengers the ship is permitted to carry as indicated in the ship's passenger certificate, assigned load line or permitted draught of the ship, such as would necessitate an increase in gross tonnage or net tonnage.

(2) A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon transfer of such a ship to the flag to of another State, except as provided in paragraph (3) of this Article.

(3) Upon transfer of a ship to the flag of another State the Government of which is a Contracting Government, the International Tonnage Certificate (1969) shall remain in force for a period not exceeding three montns, or until the Administration issues another International Tonnage Certificate (1969) to replace it, whichever is the earlier. The Contracting Government of the State whose flag the ship was flying hitherto shall transmit to the Administration as soon as possible after the transfer takes place a copy of the certificate carried by the ship at the time of transfer and a copy of the relevant tonnage calculations.

Article 11

Acceptance of Certificate

The certificate issued under the authority of a Contracting Government in accordance with the present Convention shall be accepted by the other Contracting Governments and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same validity as certificates issued by them.

Article 12

Inspection

(1) A ship flying the flag of State the Government of which is a Contracting Government shall be subject, when in the ports of other Contracting Governments, to inspection by officers duly authorized by such Governments. Such inspection shall be limited to the purpose of verifying.

(a) that the ship is provided with a valid International Tonnage Certificate (1969); and

(b) that the main characteristics of the ship correspond to the data given in the certificate.

(2) In no case shall the exercise of such inspection cause any delay to the ship.

(3) Should the inspection reveal that the main characteristics of the ship differ from those entered on the International Tonnage Certificate (1969) so as to lead to an increase in the gross tonnage or the net tonnage, the Government of the State whose flag the ship is flying shall be informed without delay.

Article 13

Privileges

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a valid certificate under the Convention.

Article 14

Prior Treaties, Conventions and Arrangements

(1) All other treaties, conventions and arrangements relating to tonnage matters at present in force between Governments Parties to the present Convention shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards;

(a) ships to which the present Convention does not apply, and

(b) ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

(2) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangenments conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

Article 15

Communication of Information

The Contracting Governments undertake to communicate to and deposit the Organization.

(a) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the Contracting Governments;

(b) the text of the laws, orders, decrees, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention: and

(c) a list of non - governmental agencies which are authorized to act in their behalf in matters relating to tonnages for circulation to the Contracting Governments.

Article 16

Signature, Acceptance and Accession

(1) The present Convention shall remain open for signature for six months from 23 June 1969, and shall thereafter remain open for accession. Governments of States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or of the International Atomic Energy Agency, or parties to the Stature of the International Court of Justice may become Parties to the Convention by :

(a) signature without reservation as to acceptance;

(b) signature subject to acceptance followed by acceptance or

(c) accession.

(2) Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance or accession with the Organization. The Organization shall inform all Governments which have signed the present Convention or acceded to it of each new acceptance or accession and of the date of its deposit. The Organization shall also inform all Governments which have already signed the Convention of any signature effected during the six months from 23 June 1969.

Article 17

Coming into Force

(1) The present Convention shall come into force twenty-four months after the date on which not less than twenty-five Governments of States the combined merchant fleets of which constitute not less than sixty- -five per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping have signed without reservation as to acceptance or deposited instruments of acceptance or accession in accordance with Article 16. The Organization shall inform all Governments which have signed or acceded to the present Convention of the date on which it comes into force.

(2) For Governments which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention during the twenty-four months mentioned in paragraph (1) of this Article, the acceptance or accession shall take effect on the coming into force of the present Convention or three months after the date for deposit of the instrument of acceptance or accession, whichever is the later date.

(3) For Government which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention after the date on which it comes into force, the Convention shall come into force three months after the date of the deposit of such instrument.

(4) After the date on which all the measures required to bring an amendement to the present Convention into force have been completed, or all necessary acceptances are deemed to have been given under sub-paragraph (b) of paragraph (2) of Article 18 in case of amendment by unamimous acceptance, any instrument of acceptance or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 18

Amendments

(1) The present Convention may be amended upon the proposal of a Contracting Government by any of the procedures specified in this Article.

(2) Amendment by unanimous acceptance ;

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it the present Convention shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for consideration with a view to unanimous acceptance.

(b) Any such amendment shall enter into force tweive months after the date of its acceptance by all Contracting Governments unless an earlier date is agreed upon. A Contracting Government which does not communicate its acceptance or rejection of the amendment to the Organization within twenty - four months of its first communication by the latter shall be deemed to have accepted the amendment.

(3) Amendment after consideration in the Organization :

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Conven-

tion will be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization.

(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

(d) The Assembly, by a two-thirds majority of those present and voting, including two - thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee and present and voting in the Assembly, may propose a determination at the time of its adoption than an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub paragraph (c) of this paragraph and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period. This determination shall be subject to the prior acceptance of two-thirds of the Contracting Governments.

(e) Nothing in this paragraph shall prevent the Contracting Government which first proposed action under this paragraph on an amendment to the present Convention from taking at any time such alternative action as it deems desirable in accordance with paragraph (2) or (4) of this Article.

(4) Amendment by a conference :

(a) Upon the request of a Contracting Government, concurred in by at least one-third of the Contracting Governments, a conference of Governments will be convened by the Organization to consider amendments to the present Convention.

(b) Every amendment adopted by such a conference by a two -thirds majority of those present and voting of the Contracting Governments shall be communicated by the Organization to all Contracting Goverrnents for their acceptance.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Goverments.

The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

(d) By a two-thirds majority of those present and voting, a conference convened under sub-paragraph (a) of this paragraph may determine at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c) of this paragraph, and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period.

(5) The Organization shall inform all Contracting Governments of any amendments which may come into force under this Article, together with the date on which each such amendment will come into force.

(6) Any acceptance or declaration under this Article shall be made by the deposit of an instrument with the Organization which shall notify all Contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

Article 19

Denunciation

(1) The present Convention may be denounced by any Contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention comes into force for that Goverment.

(2) Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization which shall inform all the other Contracting Governments of any such denunciation received and of the date of its receipt.

(3) A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Organization .

Article 20

Territories

(1) (a) The United Nations, in cases where they are the administering authority for a territory, or any Contracting Government responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with such territory or take such measures as may be appropriate in an endeavour to extend the present Convention to that rerritory and may at any time by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory.

(b) The present Convention shall, from the date of receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

(2) (a) The United Nations, or any Contracting Government which has made a declaration under sub-paragraph (a) of paragraph (1) of this Article at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

(b) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organization.

(3) The Organization shall inform all the Contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph (1) of this Article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph (2) stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

Article 21

Deposit and Registration

(1) The present Convention shall be deposited with the Organization and the Secretary-General of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments and to all Governments which accede to the present Convention.

(2) As soon as the present Convention comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 22
Languages

The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

In WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

For the Government of the Argentine Republic
A. von der BECKE
N. NOZIGLIA
RAUL A. BIEULE

For the Government of the Commonwealth of Australia
D.C.L. WILLIAMS

For the Government of the Kingdom of Belgium
R. VANCRAEYNEST
L. VANDEVEL
Ph. de GERLACHE
A. VAN BOMMEL
R.A.E. Op de BEECK

For the Government of the Federative Republic of Brazil
RUBEM JOSE RODRIGUES de MATTOS
HELCIO TAVARES PIRES
ELBERT DENYS PEREIRA

For the Government of the People's Republic of Bulgaria
P. DOINOV
N. HALACHEV

For the Government of the Federal Republic of Cameroon
P. BILOA TANG

For the Government of Canada
R. R. MAGGILLIVRAY

For the Government of the Republic of China
FUSUNG CHU
YU SHANG LI

For the Government of the Gzechoslovak Socialist Republic
F. NOVY

For the Government of the Kingdom of Denmark
ERH. ASSENS

For the Government of the Federal Republic of Germany
ERNST TENNSTEDT

For the Government of the Republic of Finland
ARVO KARJALAINEN
PHER S. GRUNER

For the Government of the French Republic
YVES ROCQUEMONT
J. P. DARAM
E. TAILLART

For the Government of the Republic of Ghana
Y. K. QUARTEY

For the Government of the Kingdom of Greece
E. FOTIADIS
I. CONTOGEORGIS
J. DIMITRACOPOULOS

For the Government of the Republic of celand Iceland
HJALMAR R. BARDARSON

For the Government of the Republic of India
Y.S. KASBEKAR
B.K. GUPTA
V.B. VERMA
CAPT. Z.Z. KABRAJI
S. BANNERJEE

For the Government of the Republic of Indonesi
J.A. LOLONG

For the Government of Ireland
S. O'SULLIVAN
R. RODGERS

For the Government of the State of Israel
P. MUENCH
P. MILCH

For the Government of the Italian Republic
GIUSEPPE SARCHIOLA
ROLANDO CALDERINI

For the Government of Japan
MITSUO SATO
SEITARO KOJIMA
HIROMI ITO
YOSHIYUKI DOI
SHOZO OKADA
MASAYOSHI NISHIOKA
KIYOSHI TAKASHIRO

For the Government of the Republic of Korea
EI WHAN PAI
KIM KWANG YOON

For the Government of the State of Kuwait
A.R. MULLA HUSSEIN

For the Government of the Republic of Liberia
J.D. LAWRENCE
HENRY N. CONWAY Jr.
T.A. SIMPSON
L. BECKWITH
L.J. BRINTON

For the Government of the Malagasy Republic
C. RABENORO

For the Government of the United Mexican States
A. GONZALEZ DE LEON

For the Government of the Kingdom of the Netherlands
H.R. de JONG
P. OVERGAAUW

For the Government of New Zealand
H.D.M. JONES

For the Government of the Federal Republic of Nigeria
N.S. ADVANI
D. SINCLAIR
E.A. OLAYINKA

For the Government of the Kingdom of Norway
NEUBERTH WIE
PER CHRISTIANSEN
AAGE BOTHNER
TH. TORVIK

For the Government of Pakistan
M.A. HAROON
K.M. HUSSAIN
M.M.R. KARIM

For the Government of the Republic of Peru
FRANCISCO VAINSTEIN

For the Government of the Republic of the Philippines
L. GANTIOQUI

BRIGIDO R. MUNCAL
MARIA LUISA VILLAMIN

For the Government of the Polish People's Republic
M. FILA
W. MILEWSKI

For the Government of the Portuguese Republic
S. SERAFIM GUERREIRO
CARLOS TEIXEIRA da MOTTA

For the Government of the Republic of South Africa
C.S. RUSSELL

For the Government of the Spanish State
EL MARQUES de SANTA CRUZ
F. REBOLLO

For the Government of the Kingdom of Sweden
LENNART BORG
PER ERIKSSON

For the Government of the Swiss Confederation
R. KELLER
F. MUHEIM
A. LUSSI

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics
A.S. KOLESNICHENCO
V. DUBCHAK
E.M. PRIVALOV
N. GLUKHOV
S. FILLIPOVICH
V. KRASSIUK

For the Government of the United Arab Republic
ZAKARIA EL SADR
Y.A. OMAR
AHMED OSMAN

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
R.F. PROSSER
W.J. MADIGAN
D.R. MURRAY SMITH
E. WILSON
F.B. BOLTON
F.A. EVERARD
JOHN A.H. LEES

For the Government of the United States of America
CHARLES P. MURPHY
E.J. ROLAND
R.T. CUNNINGHAM
CHARLES I. BEVANS
PHILLIPS S. STITT
ROBERT C. KRACK
H.G. LYONS
EUGENE M. KELLY

For the Government of the Republic of Venezuela
J.M. ZAMBRANO E.

For the Government of the Republic of Viet-Nam
D.Q. HONG

For the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia
I. COLOVIC

DONE AT LONDON this twenty-third day of June **1969.**

ANNEX I
REGULATIONS FOR DETERMINING GROSS AND NET TONNAGES OF SHIPS

Regulation 1
General

(1) The tonnage of a ship shall consit of gross tonnage and net tonnage.

(2) The gross tonnage and the net tonnage shall be determined in accordance with the provisions of these Regulations.

(3) The gross tonnage and the net tonnage of novel types of craft whose constructional features are such as to render the application of the provisions of there Regulations unreasonable or impracticable shall be as determined by the Administration. Where the tonnage is so determined, the Administration shall communicate to the Organization details of the method used for that purpose, for circulation to the Contracting Governments for their information.

Regulation 2
Definitions of Terms used in the Annexes

(1) Upper Deck.

The upper deck is the uppermost completed deck exposed to weather and sea, which has permanent means of weathertight closing of all openings in the weather part thereof, and below which all openings in the sides of the ship are fitted with permanent means of watertight closing In a ship having a stepped upper deck, the lowest line of the exposed deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the upper deck .

(2) Moulded Depth.

(a) The moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the underside of the upper deck at side. In wood and composide ships the distance is measured from the lower edge of the Keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

(b) In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shall plating, the lines extending as though the gunwales were of angular design.

(c) Where the upper deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.

(3) Breadth.

The breadth is the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material.

(4) Enclosed Spaces.

Enclosed spaces are all those spaces which are bounded by the ship's hull, by fixed or portable partitions or bulkheads, by decks or coverings other than permanent or movable awnings. No break in a deck, nor any opening in the ship's hull, in a deck or in a covering of a space, or in the partitions or bulkheads of a space, nor the absence of a partition or bulkhead, shall preclude a space from being included in the enclosed space.

(5) Excluded Spaces.

Notwithstanding the provisions of paragraph (4) of this Regulation, the spaces referred to in subparagraphs (a) to (e) inclusive of this paragraph shall be called excluded spaces and shall not be included in the volume of enclosed spaces, except that any such space which fulfils at least one of the following three conditions shall be treated as an enclosed space :

– the space is fitted with shelves or other means for securing cargo or stores;

– the openings are fitted with any means of closure;

– the construction provides any possibility of such openings being closed. :

(a) (i) A space within an erection opposite an end opening extending from deck to deck except for a curtain plate of a depth not exeeding by more than 25 millimetres (one inch) the depth of the adjoining deck beams, such opening having a breadth equal to or greater than 90 per cent of the breadth of the deck at the line of the opening of the space. This provision shall be applied so as to exclude from the enclosed spaces only the space between the actual end opening and a line drawn parallel to the line or face of the opening at a distance from the opening equal to one half of the width of the deck at the line of the opening (Figure 1 in Appendix 1).

(a) (ii) Should the width of the space because of any arrangement except by convergence of the outside plating, become less than 90 per cent of the breadth of the deck, only the space between the line of the opening and a parallel line drawn through the point where the athwartships width of the space becomes equal to, or less than, 90 per cent of the breadth of the deck shall be excluded from the volume of enclosed spaces (Figures 2,3 and 4 in Appendix 1).

(a) (iii) Where an interval which is completely open except for bulwarks or open rails separates any two spaces, the exclusion of one or both of which is permitted under sub-paragraphs (a) (i) and/or (a) (ii), such exclusion shall not apply if the separation between the two spaces is less than the least half breadth of the deck in way of the separation (Figures 5 and 6 in Appendix 1).

(b) A space under an overhead deck covering open to the sea and weather, having no other connexion on the exposed sides with the body of the ship than the stanchions necessary for its support. In such a space, open rails or a bulwark and curtain plate may be fitted or stanchions fitted at the ship's side, provided that the distance between the top of the rails or the bulwark and the curtain plate is not less than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the space, whichever is the greater (Figure 7 in Appendix 1).

(c) A space in a side-to-side erection directly in way of opposite side openings not less in height than 0.75 metres (2.5 feet) or one-third of the height of the erection whichever is the greater. If the opening in such an erection is provided on one side only, the space to be excluded from the volume of enclosed spaces shall be limited inboard from the opening to a maximum of one - half of the breadth of the deck in way of the opening (Figure 8 in Appendix 1).

(d) A space in an erection immediately below an uncovered opening in the deck overhead, provided that such an opening is exposed to the weather and the space excluded from enclosed spaces is limited to the area of the opening (Figure 9 in Appendix 1).

(e) A recess in the boundary bulkhead of an erection which is exposed to the weather and the opening of which extends from deck to deck without means of closing, provided that the interior width is not greater than the width at the entrance and its extension into the erection is not greater than twice the width of its entrance (Figure 10 in Appendix 1).

(6) Passenger

A Passenger is every person other than:

(a) the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship;

and

(b) a child under one year of age.

(7) Cargo Spaces

Cargo spaces to be included in the computation of net tonnage are enclosed spaces appropriated for the transport of cargo which is to be discharged from the ship, provided that such spaces have been included in the computation of gross tonnage. Such cargo spaces shall be certified by permanent marking whith the letters (CC (cargo compartment) to be so positioned that they are readily visible and not to be less than 100 milimetres (4 inches) in height.

(8) Weathertight

Weathertight means than in any sea conditions water will not penetrate into the ship.

Regulation 3

Gross Tonnage

The gross tonnage (GT) of a ship shall be determined by the following formula :

$$GT = K1V$$

where : V = Total volume of all enclosed spaces of the ship in cubicmetres,

$K_1 = 0{\cdot}2 + 0{\cdot}02 \log_{10}V$ (or as tabulated in Appendix 2).

Regulation 4

Net Tonnage

(1) The net tonnage (NT) of a ship shall be determined by the following formula :

$$NT = K_2Vc \left(\frac{4d}{3D}\right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10}\right)$$

in which formula :

(a) the factor $\left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ shall not be taken as greater than unity;

(b) the term $K_2Vc \left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ shall not be taken as less than 0·25 GT; and

(c) NT shall not be taken as less than 0.30 GT, and in which :

Vc = total volume of cargo spaces in cubic metres,

$K_2 = 0.2 + 0.02 \log_{10}V'$ (or as tabulated in Appendix 2)

$K_3 = 1.25 \dfrac{GT + 10{,}000}{10{,}000}$

D = moulded depth amidships in metres as defined in regulation 2(2),

d = moulded draught amidships in metres as defined in paragraph (2) of this Regulation,

N_1 = number of passengers in cabins with not more more than 8 berths,

N_2 = number of other passengers.

$N_1 + N_2$ = total number of passengers the ship is permitted to carry as indicated in the ship's passenger certificate; when $N_1 + N_2$ is less than 13, N_1 and N_2 shall be taken as zero,

GT = gross tonnage of the ship as determined in accordance with the provisions of Regulation 3.

(2) The moulded draught (d) referred to in paragraph (1) of this Regulation shall be one of the following draughts :

(a) for ships to which the International Convention on Load Lines in force applies, the draught corresponding to the Summer Load Line (other than timber load lines) assigned in accordance with that Convention;

(b) for passenger ships, the draught corresponding to the deepest sub-division load line assigned in accord-

dance with the International Convention for the Safety of Life at Sea in force or other international agreement where applicable;

(c) for ships to which the International Convention on Load Lines does not apply but which have been assigned a load line in compliance with national requirements, the draught corresponding to the summer load line so assigned;

(d) for ships to which no load line has been assigned but the draught of which is restricted in compliance with national requirements, the maximum permitted draught;

(e) for other ships, 75 per cent of the moulded depth amidships as defined in Regulation 2(2).

Regulation 5

Change of Net Tonnage

(1) When the characteristics of a ship, such as V, Vc, d, N_1 or N_2 as defined in Regulations 3 and 4, are altered and where such an alteration results in an increase in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4, the net tonnage of the ship corresponding to the new characteristics shall be determined and shall be applied without delay.

(2) A ship to which load lines referred to in subparagraphs (2) (a) and (2) (b) of Regulation 4 are concurrently assigned shall be given only one net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulation 4 and that tonnage shall be the tonnage applicable to the appropriate assigned load line for the trade in which the ship is engaged.

(3) When the characteristics of a ship such as V, Vc d, N_1 or N_2 as defined in Regulations 3 and 4 are altered or when the appopriate assigned load line referred to in paragraph (2) of this Regulation is altered due to the change of the trade in which the ship is engaged, and where such an alternation results in a decrease in its net tonnage as determined in accordance with the provisions of Regulations 4, a new International Tonnage Certificate (1969) incorporating the net tonnage so determined shall not be issued until twelve months have elapsed from the date on which the current Certificate was issued; provided that this requirement shall not apply :

(a) if the ship is transferred to the flag of another State, or

(b) If the ship udergoes alterations or modifications which are deemed by the Administration to be of a major character, such as the removal of a super structure which requires an alteration of the assigned load line, or

(c) to passenger ships which are employed in the carriage of large numbers of unberthed passengers in special trades, such, for example, as the pilgrim trade.

Regulation 6
Calculation of Volumes

(1) All volumes included in the calculation of gross and net tonnages shall be measured. irrespective of the fitting of insulation or the like, to the inner side of the shell of structural boundary plating in ships constructed of metal, and to the outer surface of the shell or to the inner side of structural boundary surfaces in ships constructed of any other material.

(2) Volumes of appendages shall be included in the total volume

(3) Volumes of spaces open to the sea may be excluded from the total volume.

Regulation 7
Measurement and Calculation

(1) All measurement used in the calculation of volumes shall be taken to the nearest centimetre or one-twentieth of a foot.

(2) The volumes shall be calculated by generally accepted methods for the space concerned and with an accuracy acceptable to the Administration.

(3) The calculation shall be sufficiently detailed to permit easy checking.

ANNEX II
CERTIFICATE

INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)
(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of.

....

(full official designation of country)
for which the Convention came into force on 19...
by ....
(full official designation of the competent person or organization recognized under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969)

Name of Ship	Distinctive Number of Letters	Port of Registry	*Date

* Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(6), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3(2) (b), as appropriate.

MAIN DIMENSIONS

Length (Article 2(8)	Breadth (Regulation 2(3)	Moulded Depth amidships to Upper Deck Regulation 2(2)

THE TONNAGES OF THE, SHIP ARE :
GROSS TONNAGE ....
NET TONNAGE ....

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention of Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at ....19....
(place of issue of certificate (date of issue)

....

(signature of official issuing the certificate)

and/or
(seal of issuing authority)

If signed, the following paragraph is to be added :
The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate

....

(Signature)

SPACES INCLUDED IN TONNAGE					
GROSS TONNAGE			NET TONNAGE		
Name of Space	Location	Length	Name of Space	Location	Length
Underdeck					

EXCLUDED SPACES (Regulation 2(5)) An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprised both enclosed and excluded spaces	NUMBER OF PASSENGERS (Regulation 4 (1) Number of passengers in cabins with not more than 8 berths .... Number of other passengers ....
	MOULDED DRAUGHT (Regulation 4 (2))

Date and place of original measurement ....

Date and place of last previous remeasurement ....

REMARKS :

APPENDIX 1

Figures referred to in Regulation 2 (5)

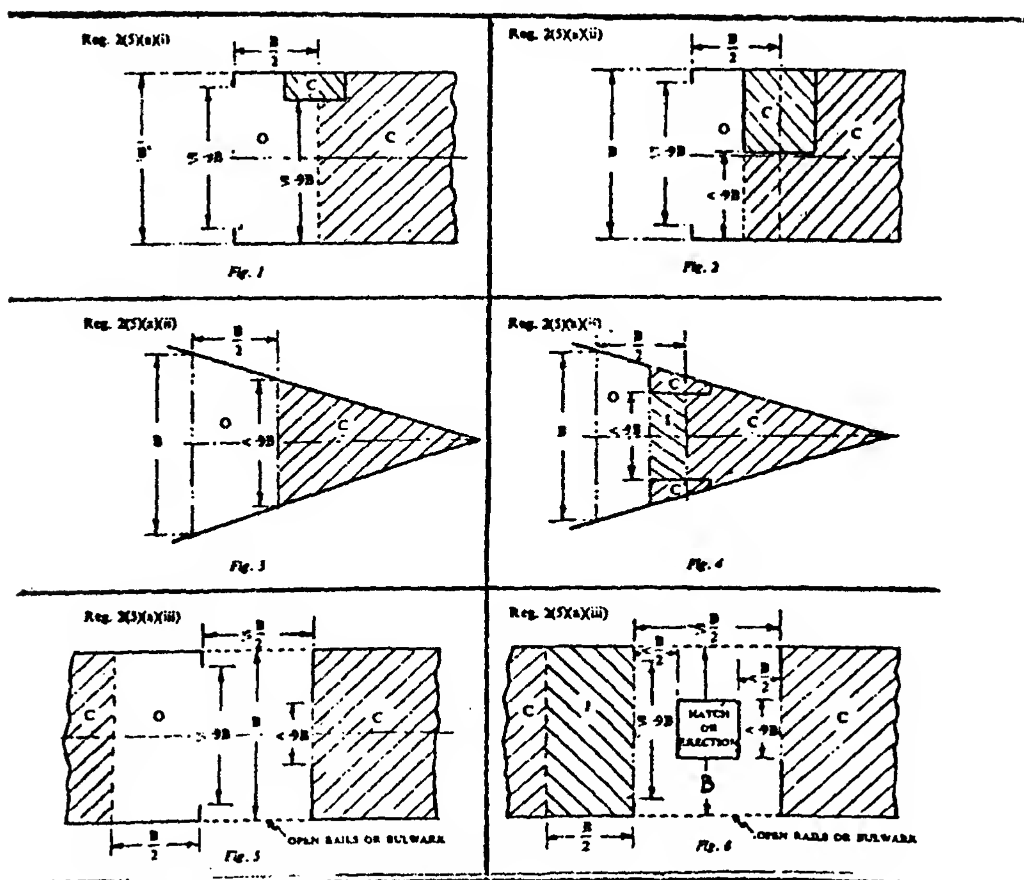
In the following figures : O = excluded space

C = enclosed space

I = space to be considered as an enclosed space.

Hatched in parts to be included as enclosed spaces.

B = breadth of the deck in way of the opening.
In ships with rounded gunwales the breadth is measured as indicated in Figure 11.



Reg. X(5)(b)

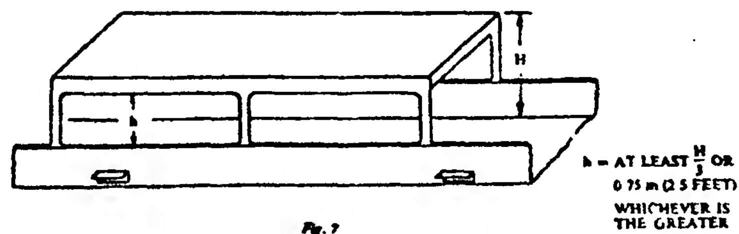


Fig. 7

Reg. X(5)(c)

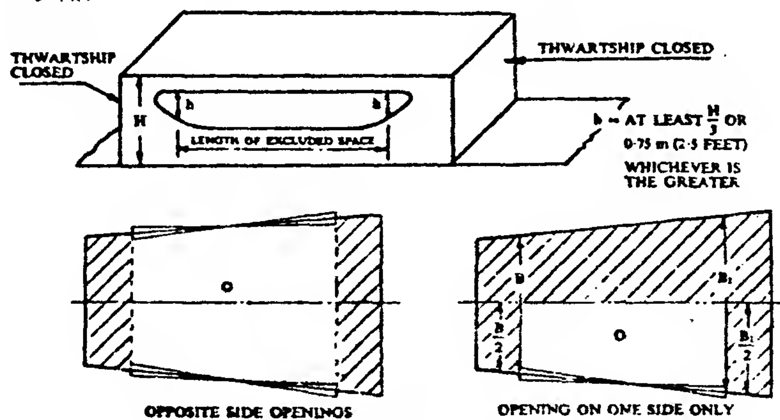


Fig. 8

Reg. X(5)(d)

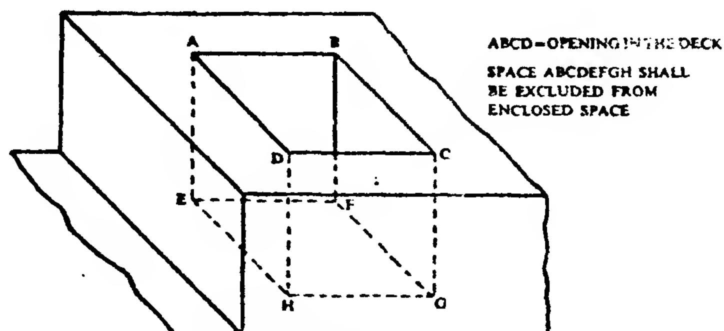


Fig. 9

Reg. 2(5)(e)

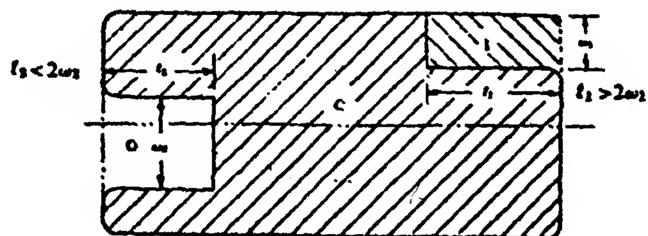


Fig. 10

SHIPS WITH ROUNDED GUNWALES

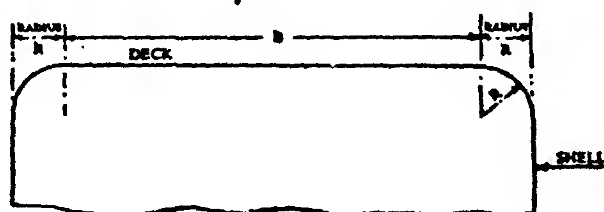


Fig. 11

APPENDIX 2

COEFFICIENTS K_1 AND K_2 REFERRED TO IN REGULATIONS 3 AND 4 (1)

V or Vc = Volume in cubic metres

V or Vc	K1 or K2	V or Vc	K1 or K2	V or Vc	K1 or K2	V or Vc	K1 or K2
10	02200	45.000	02931	330.000	03104	670.000	03165
20	02260	50.000	02940	340.000	03106	680.000	03166
30	02295	55.000	02948	350.000	03109	690.000	03168
40	02320	60.000	02956	360.000	03111	700.000	03169
50	02340	65.000	02963	370.000	03114	710.000	03170
60	02356	70.000	02969	380.000	03116	720.000	03171
70	02369	75.000	02975	390.000	03118	730.000	03173
80	02381	80.000	02981	400.000	03120	740.000	03174
90	02391	85.000	02986	410.000	03123	750.000	03175
100	02400	90.000	02991	420.000	03125	760.000	03176
200	02460	95.000	02996	430.000	03127	770.000	03177
300	02495	100.000	03000	440.000	03129	780.000	03178
400	02520	110.000	03008	450.000	03131	790.000	03180
500	02540	120.000	03016	460.000	03133	800.000	03181
600	02556	130.000	03023	470.000	03134	810.000	03182
700	02569	140.000	03029	480.000	03136	820.000	03183
800	02581	150.000	03035	490.000	03138	830.000	03184
900	02591	160.000	03041	500.000	03140	840.000	03185
1.000	02600	170.000	03046	510.000	03142	850.000	03186
2.000	02660	180.000	03051	520.000	03143	860.000	03187
3.000	02695	190.000	03056	530.000	03145	870.000	03188
4.000	02720	200.000	03060	540.000	03146	880.000	03189
5.000	02740	210.000	03064	550.000	03148	890.000	03190
6.000	02756	220.000	03068	560.000	03150	900.000	03191
7.000	02769	230.000	03072	570.000	03151	910.000	03192
8.000	02781	240.000	03076	580.000	03153	920.000	03193
9.000	02791	250.000	03080	590.000	03154	930.000	03194
10.000	02800	260.000	03083	600.000	03156	940.000	03195
15.000	02835	270.000	03086	610.000	03157	950.000	03196
20.000	02860	280.000	03089	620.000	03158	960.000	03196
25.000	02880	290.000	03092	630.000	03160	970.000	03197
30.000	02895	300.000	03095	640.000	03161	980.000	03198
35.000	02909	310.000	03098	650.000	03163	990.000	03199
40.000	02920	320.000	03101	660.000	03164	1.000.000	03200

Coefficients K_1 or K_2 at intermediate values of V or Vc shall be obtained by lenear interpolation.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 1969

Οἱ Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις,

Ἐπιθυμώντας νὰ καθιερώσουν ὁμοιόμορφες ἀρχὲς καὶ κανόνες σχετικὰ μὲ τὸν καθορισμὸ τῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων ποὺ ἐκτελοῦν διεθνεῖς πλόες.

Θεωρώντας ὅτι ὁ σκοπὸς αὐτὸς μπορεῖ νὰ ἐπιτευχθεῖ καλλίτερα μὲ τὴν κατάρτιση μίας Σύμβασης.

Συμφώνησαν τὰ ἀκόλουθα :

Ἄρθρο 1.
Γενικὴ Ὑποχρέωση ἀπὸ τὴ Σύμβαση.

Οἱ Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις ἀναλαμβάνουν νὰ θέσουν σὲ ἰσχὺ τὶς διατάξεις τῆς Σύμβασης αὐτῆς καὶ Παραρτημάτων της, τὰ ὁποῖα ἀποτελοῦν ἀναπόσπαστο μέρος τῆς Σύμβασης αὐτῆς. Ὁποιαδήποτε ἀναφορὰ στὴν παρούσα Σύμβαση ἀποτελεῖ ταυτόχρονα ἀναφορὰ στὰ Παραρτήματα.

Ἄρθρο 2.
Ὁρισμοί.

Γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτῆς τῆς Σύμβασης ἐκτὸς ἂν ὑπάρχει ρητὴ διαφορετικὴ πρόβλεψη :

(1) «Κανονισμοί» σημαίνει τοὺς Κανονισμοὺς ποὺ εἶναι προσαρτημένοι στὴν παρούσα Σύμβαση,

(2) «Ἀρχή» σημαίνει τὴν Κυβέρνηση τοῦ Κράτους τὴ σημαία τοῦ ὁποίου φέρει τὸ πλοῖο,

(3) «διεθνὲς ταξείδι» σημαίνει θαλάσσιο ταξείδι ἀπὸ μία χώρα στὴν ὁποία ἐφαρμόζεται ἡ παρούσα Σύμβαση, πρὸς ἕνα λιμάνι ἐκτὸς τῆς χώρας αὐτῆς ἢ ἀντίστροφα. Γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτόν, κάθε ἐπικράτεια, γιὰ τὶς διεθνεῖς σχέσεις τῆς ὁποίας εἶναι ὑπεύθυνη μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση ἢ γιὰ τὴν ὁποία τὰ Ἡνωμένα Ἔθνη εἶναι ἡ διοικοῦσα ἀρχή, θεωρεῖται σὰν χωριστὴ χώρα,

(4) «Ὁλικὴ χωρητικότητα» σημαίνει τὸ ἀποτέλεσμα τῆς μέτρησης ὁλόκληρου τοῦ μεγέθους ἑνὸς πλοίου ποὺ καθορίζεται σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῆς Σύμβασης αὐτῆς,

(5) «καθαρὴ χωρητικότητα» σημαίνει τὸ ἀποτέλεσμα τῆς μέτρησης τῆς ὠφέλιμης χωρητικότητας ἑνὸς πλοίου ποὺ καθορίζεται σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῆς Σύμβασης αὐτῆς,

(6) « νέο πλοῖο» σημαίνει ἕνα πλοῖο τοῦ ὁποίου ἡ τρόπιδα τοποθετήθηκε ἢ τὸ ὁποῖο βρίσκεται σὲ παραπλήσιο στάδιο κατασκευῆς κατὰ ἢ μετὰ τὴν ἡμερομηνία ποὺ θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει ἡ παρούσα Σύμβαση,

(7) «ὑπάρχον πλοῖο» σημαίνει πλοῖο τὸ ὁποῖο δὲν εἶναι νέο,

(8) «μῆκος» σημαίνει τὰ 96 ἑκατοστὰ τοῦ ὁλικοῦ μήκους πάνω σὲ μιὰ ἴσαλο γραμμὴ στὰ 85 ἑκατοστὰ τοὺ ἐλάχιστου πλευρικοῦ ὕψους (κοίλου) ποὺ μετριέται ἀπὸ τὴν ἄνω ὄψη τῆς τρόπιδας ἢ τὸ μῆκος ἀπὸ τὴν πρωραία ὄψη τῆς στείρας μέχρι τὸν ἄξονα τοῦ κορμοῦ τοῦ πηδαλίου πάνω σ' αὐτὴ τὴν ἴσαλο γραμμὴ ἂν αὐτὸ εἶναι μεγαλύτερο.

Σὲ πλοῖα ποὺ σχεδιάστηκαν μὲ κλίση τῆς τρόπιδας ἡ ἴσαλος γραμμὴ πάνω στὴν ὁποία μετριέται τὸ μῆκος αὐτὸ θὰ εἶναι παράλληλη μὲ τὴν ἴσαλο γραμμὴ ποὺ ἔχει σχεδιαστεῖ.

(9) «Ὀργανισμός» σημαίνει τὸ Διακυβερνητικὸ Ναυτιλιακὸ Συμβουλευτικὸ Ὀργανισμό.

Ἄρθρο 3.
Ἐφαρμογή.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβαση ἐφαρμόζεται στὰ ἀκόλουθα πλοῖα, τὰ ὁποῖα πραγματοποιοῦν διεθνεῖς πλόες :

(α) πλοῖα νηολογημένα σὲ χῶρες οἱ Κυβερνήσεις τῶν ὁποίων εἶναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις,

(β) πλοῖα νηολογημένα σὲ ἐπικράτειες στὶς ὁποῖες ἡ παρούσα Σύμβαση ἐπεκτείνεται σύμφωνα μὲ τὸ Ἄρθρο 20, καὶ

(γ) πλοῖα ποὺ δὲν εἶναι νηολογημένα ἀλλὰ φέρουν τὴ σημαία ἑνὸς Κράτους ἡ Κυβέρνηση τοῦ ὁποίου εἶναι Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση.

(2) Ἡ παρούσα Σύμβαση ἐφαρμόζεται σέ :

(α) νέα πλοῖα,

(β) ὑπάρχοντα πλοῖα στὰ ὁποῖα ἔχουν γίνει μετατροπὲς ἢ μετασκευὲς τὶς ὁποῖες ἡ Ἀρχὴ θεωρεῖ ὅτι ἀποτελοῦν οὐσιαστικὴ μεταβολὴ στὴν ὑφιστάμενη ὁλικὴ χωρητικότητα,

(γ) ὑπάρχοντα πλοῖα, ἐφ' ὅσον ὁ πλοιοκτήτης τὸ ἐπιθυμεῖ, καὶ

(δ) ὅλα τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα δώδεκα χρόνια μετὰ τὴν ἡμερομηνία ποὺ θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει ἡ Σύμβαση μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ ἐκτὸς ἀπὸ τὰ ἀναφερόμενα στὶς περιπτώσεις β καὶ γ αὐτῆς τῆς παραγράφου, θὰ διατηροῦν τὶς ὑφιστάμενες τότε χωρητικότητές τους γιὰ τὸ σκοπὸ τῆς ἐφαρμογῆς σὲ αὐτὰ τῶν σχετικῶν ἀπαιτήσεων ποὺ ἀπορρέουν ἀπὸ ἰσχύουσες Διεθνεῖς Συμβάσεις.

(3) Ὑπάρχοντα πλοῖα στὰ ὁποῖα ἔχει ἐφαρμοστεῖ ἡ παρούσα Σύμβαση σύμφωνα μὲ τὴν ὑποπαράγραφο (2) αὐτοῦ τοῦ Ἄρθρου δὲν θὰ ὑπόκεινται ἐκ τῶν ὑστέρων στὸν καθορισμὸ τῆς χωρητικότητάς τους, σύμφωνα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις τὶς ὁποῖες ἡ Ἀρχὴ ἐφάρμοζε σὲ πλοῖα ποὺ πραγματοποιοῦν διεθνεῖς πλόες πρὶν ἀπὸ τὴν ἔναρξη ἰσχύος τῆς Σύμβασης αὐτῆς.

Ἄρθρο 4.
Ἐξαιρέσεις.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβαση δὲν ἐφαρμόζεται σέ :

(α) πολεμικὰ πλοῖα, καὶ

(β) πλοῖα μήκους μικρότερου ἀπὸ 24 μέτρα (79 πόδια).

(2) Καμία διάταξη τῆς Σύμβασης αὐτῆς δὲν ἐφαρμόζεται στὰ πλοῖα τὰ ὁποῖα ταξιδεύουν ἀποκλειστικά :

(α) στὶς Μεγάλες Λίμνες τῆς Βόρειας Ἀμερικῆς καὶ στὸν ποταμὸ τοῦ Ἁγίου Λαυρέντιου πρὸς ἀνατολὰς μέσα σὲ μία ρομβοειδὴ γραμμὴ ποὺ σύρεται ἀπὸ τὸ CAP DES ROSIERS μέχρι τὸ WEST POINT τὴ νῆσο ANTICOSTI καὶ στὴ βόρεια πλευρὰ τῆς νήσου ANTICOSTI στὸ μεσημβρινὸ τοῦ μήκους 63° Δ,

(β) στὴν Κασπία θάλασσα, ἢ

(γ) στὸν ποταμὸ PLATE PARANA καὶ URUGUAY πρὸς ἀνατολὰς μέσα σὲ μιὰ ρομβοειδὴ γραμμὴ ποὺ σύρεται μεταξὺ PUNTA RASA (Ἀκρωτήριο SAN ANTONIO) Ἀργεντινῆς καὶ PUNTA DEL ESTE, Οὐρουγουάης.

Ἄρθρο 5.
Ἀνωτέρα βία.

(1) Πλοῖο τὸ ὁποῖο δὲν ὑπόκειται στὶς διατάξεις τῆς Σύμβασης αὐτῆς κατὰ τὸ χρόνο ἀπόπλου του γιὰ ὁποιοδήποτε ταξείδι δὲν θὰ ὑπόκειται στὶς διατάξεις αὐτὲς ἐξ αἰτίας ὁποιασδήποτε παρέκκλισης ἀπὸ τὸ προγραμματισμένο ταξείδι του λόγω κακοκαιρίας ἢ ὁποιασδήποτε ἄλλης αἰτίας ἀνωτέρας βίας.

(2) Κατὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τῆς Σύμβασης αὐτῆς οἱ Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις θὰ ἐξετάζουν μὲ τὴν ἀνάλογη προσοχὴ ὁποιαδήποτε παρέκκλιση ἢ καθυστέρηση ποὺ ἔγινε σὲ ὁποιοδήποτε πλοῖο λόγω κακοκαιρίας ἢ ὁποιασδήποτε ἄλλης αἰτίας ἀνωτέρας βίας.

Ἄρθρο 6.
Καθορισμὸς χωρητικότητας.

Ὁ καθορισμὸς τῆς ὁλικῆς καὶ καθαρῆς χωρητικότητας γίνεται ἀπὸ τὴν Ἀρχή, ἡ ὁποία μπορεῖ ὅμως νὰ ἀναθέτει τὸν καθορισμὸ αὐτὸν εἴτε σὲ ἄτομα εἴτε σὲ Ὀργανισμοὺς ἀναγνωρισμένους ἀπὸ αὐτή. Σὲ κάθε περίπτωση ἡ ἁρμόδια Ἀρχὴ θὰ ἀποδέχεται ὁλόκληρη τὴν εὐθύνη γιὰ τὸν καθορισμὸ τῆς ὁλικῆς καὶ καθαρῆς χωρητικότητας.

Ἄρθρο 7.
Ἔκδοση πιστοποιητικοῦ.

(1) Γιὰ κάθε πλοῖο τοῦ ὁποίου ἡ ὁλικὴ καὶ καθαρὴ χωρητικότητα ἔχει καθοριστεῖ σύμφωνα μὲ τὴν παροῦσα Σύμβαση θὰ ἐκδίδεται ἕνα Διεθνὲς Πιστοποιητικὸ Χωρητικότητας (1969).

(2) Τὸ Πιστοποιητικὸ αὐτὸ θὰ ἐκδίδεται ἀπὸ τὴν Ἀρχὴ ἢ ὁποιοδήποτε ἄτομο ἢ Ὀργανισμὸ ποὺ θὰ ἔχει ἐξουσιοδοτηθεῖ ἀπὸ αὐτή. Σέ κάθε περίπτωση ἡ Ἀρχὴ θὰ ἀναλαμβάνει ὁλόκληρη τὴν εὐθύνη γιὰ τὸ Πιστοποιητικό.

Ἄρθρο 8.
Ἔκδοση Πιστοποιητικοῦ ἀπὸ ἄλλη Κυβέρνηση.

(1) Μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση μπορεῖ ὕστερα ἀπὸ αἴτηση μίας ἄλλης Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης, νὰ καθορίζει τὴν ὁλικὴ καὶ καθαρὴ χωρητικότητα ἑνὸς Πλοίου καὶ νὰ ἐκδίδει ἢ ἐξουσιοδοτεῖ τὴν ἔκδοση ἑνὸς Διεθνοῦς Πιστοποιητικοῦ Χωρητικότητας (1969) γιὰ τὸ πλοῖο σύμφωνα μὲ τὴν παροῦσα Σύμβαση.

(2) Ἀντίγραφο τοῦ Πιστοποιητικοῦ καὶ ἀντίγραφο ἀπὸ τοὺς ὑπολογισμοὺς τῶν χωρητικοτήτων θὰ στέλνονται τὸ ταχύτερο δυνατὸ στὴν Κυβέρνηση ποὺ ζήτησε τὴν καταμέτρηση.

(3) Ὁποιοδήποτε Πιστοποιητικὸ ἐκδίδεται μ' αὐτὸν τὸν τρόπο θὰ περιέχει δήλωση πρὸς ἀπόδειξη ὅτι ἔχει ἐκδοθεῖ ὕστερα ἀπὸ αἴτηση τῆς Κυβέρνησης τοῦ Κράτους τὴ σημαία τοῦ ὁποίου φέρει ἢ θὰ φέρει τὸ πλοῖο καὶ θὰ ἔχει τὴν ἴδια ἰσχὺ καὶ θὰ ἀναγνωρίζεται σὰν ἕνα Πιστοποιητικὸ ποὺ ἐκδίδεται σύμφωνα μὲ τὸ Ἄρθρο 7.

(4) Δὲν θὰ ἐκδίδεται Διεθνὲς Πιστοποιητικὸ Χωρητικότητας (1969) σὲ πλοῖο ποὺ φέρει τὴ σημαία ἑνὸς Κράτους, ἡ Κυβέρνηση τοῦ ὁποίου δὲν εἶναι Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση.

Ἄρθρο 9.
Μορφὴ τοῦ Πιστοποιητικοῦ.

(1) Τὸ Πιστοποιητικὸ θὰ ἐκδίδεται στὴν ἐπίσημη γλώσσα ἢ γλῶσσες τῆς χώρας ποὺ τὸ ἐκδίδει. Ἂν ἡ γλώσσα ποὺ χρησιμοποιεῖται δὲν εἶναι οὔτε ἡ Ἀγγλικὴ οὔτε ἡ Γαλλικὴ τὸ κείμενο θὰ περιλαμβάνει μετάφραση σὲ μία ἀπὸ τὶς γλῶσσες αὐτές.

(2) Ἡ μορφὴ τοῦ πιστοποιητικοῦ θὰ ἀνταποκρίνεται σὲ ἐκείνη τοῦ πρότυπου ποὺ περιέχεται στὸ Παράρτημα II.

Ἄρθρο 10.
Ἀκύρωση Πιστοποιητικοῦ.

(1) Μὲ τὴν ἐπιφύλαξη ἐφαρμογῆς τῶν ἐξαιρέσεων ποὺ προβλέπονται στοὺς Κανονισμοὺς ἕνα Διεθνὲς Πιστοποιητικὸ Χωρητικότητας (1969) παύει νὰ ἰσχύει καὶ ἀκυρώνεται ἀπὸ τὴν Ἀρχὴ ἐὰν ἔχουν γίνει μετατροπὲς στὴ διάταξη, κατασκευή, ὄγκο, χρησιμοποίηση τῶν χώρων, ὁλικὸ ἀριθμὸ ἐπιβατῶν ποὺ ἐπιτρέπεται νὰ μεταφέρει τὸ πλοῖο μὲ βάση τὸ πιστοποιητικὸ ἐπιβατῶν του, στὴν καθορισμένη γραμμὴ φορτώσεως ἢ τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου τὸ ὁποῖο ἐπιτρέπεται ποὺ θὰ καθιστοῦσε ἀναγκαία μία αὔξηση στὴν ὁλικὴ ἢ καθαρὴ χωρητικότητα.

(2) Πιστοποιητικὸ ποὺ ἐκδόθηκε γιὰ ἕνα πλοῖο ἀπὸ μιὰ Ἀρχὴ παύει νὰ ἰσχύει ὅταν γίνει ἡ μεταφορὰ τοῦ πλοίου αὐτοῦ στὴ σημαία ἄλλου Κράτους, μὲ ἐξαίρεση τὴν περίπτωση ποὺ προβλέπεται στὴν παράγραφο 3 τοῦ παρόντος Ἄρθρου.

(3) Ὅταν γίνει ἡ μεταφορὰ ἑνὸς πλοίου στὴ σημαία ἄλλου Κράτους, ἡ Κυβέρνηση τοῦ ὁποίου εἶναι Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση τὸ Διεθνὲς Πιστοποιητικὸ Χωρητικότητας (1969) παραμένει σὲ ἰσχὺ γιὰ περίοδο ποὺ δὲν θὰ ὑπερβαίνει τοὺς τρεῖς μῆνες ἢ μέχρις ὅτου ἡ Ἀρχὴ ἐκδώσει ἄλλο Διεθνὲς Πιστοποιητικὸ Χωρητικότητας (1969) γιὰ τὴν ἀντικατάστασή του, ὁποιαδήποτε ἀπὸ τὶς περιπτώσεις αὐτὲς πραγματοποιηθεῖ νωρίτερα. Ἡ Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση τοῦ Κράτους τοῦ ὁποίου τὴ σημαία ἔφερε τὸ πλοῖο μέχρι τότε, θὰ στείλει στὴν Ἀρχὴ ἀντίγραφο τοῦ πιστοποιητικοῦ ποὺ εἶχε τὸ πλοῖο κατὰ τὸ χρόνο τῆς ἀλλαγῆς καθὼς καὶ ἀντίγραφο μὲ τοὺς σχετικοὺς ὑπολογισμοὺς χωρητικότητας, τὸ συντομότερο δυνατὸ μετὰ τὴν ἀλλαγὴ τῆς σημαίας.

Ἄρθρο 11.
Ἀποδοχὴ τοῦ Πιστοποιητικοῦ.

Τὸ Πιστοποιητικὸ ποὺ ἐκδόθηκε μὲ ἐξουσιοδότηση μίας Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης σύμφωνα μὲ τὴν παροῦσα Σύμβαση εἶναι ἀποδεκτὸ ἀπὸ τὶς ἄλλες Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις καὶ γιὰ ὅλους τοὺς σκοποὺς ποὺ καλύπτονται ἀπὸ τὴν παροῦσα Σύμβαση καὶ θεωρεῖται ὅτι ἔχει τὴν ἴδια ἰσχὺ μὲ τὰ πιστοποιητικὰ ποὺ ἐκδίδονται ἀπὸ αὐτές.

Ἄρθρο 12.
Ἐπιθεώρηση.

(1) Πλοῖο τὸ ὁποῖο φέρει τὴ σημαία ἑνὸς Κράτους, ἡ Κυβέρνηση τοῦ ὁποίου εἶναι Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, θὰ ὑπόκειται, ὅταν βρίσκεται στὰ λιμάνια ἄλλων Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων, σὲ ἐπιθεώρηση ἀπὸ ἀξιωματούχους ποὺ εἶναι ἐξουσιοδοτημένοι ἀπὸ τὶς Κυβερνήσεις τους. Ἡ ἐπιθεώρη αὐτὴ θὰ περιορίζεται στὴ διαπίστωση :

(α) ὅτι τὸ πλοῖο εἶναι ἐφοδιασμένο μὲ ἔγκυρο Διεθνὲς Πιστοποιητικὸ Χωρητικότητας (1969), καὶ

(β) ὅτι τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου ἀνταποκρίνονται πρὸς τὰ στοιχεῖα ποὺ ἀναγράφονται στὸ Πιστοποιητικό.

(2) Ἡ πραγματοποίηση αὐτῆς τῆς ἐπιθεώρησης σὲ καμιὰ περίπτωση δὲν θὰ προκαλεῖ ὁποιαδήποτε καθυστέρηση στὸ πλοῖο.

(3) Ἐὰν κατὰ τὴν ἐπιθεώρηση ἀποκαλυφθεῖ ὅτι τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου διαφέρουν ἀπὸ ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα ἔχουν ἀναγραφεῖ στὸ Διεθνὲς Πιστοποιητικὸ Χωρητικότητας (1969), ἔτσι ὥστε νὰ ὁδηγοῦν στὴν αὔξηση τῆς ὁλικῆς καὶ καθαρῆς χωρητικότητας, θὰ ἐνημερώνεται χωρὶς καθυστέρηση ἡ Κυβέρνηση τοῦ Κράτους τὴ σημαία τοῦ ὁποίου φέρει τὸ πλοῖο.

Ἄρθρο 13.
Προνόμια.

Τὰ Προνόμια τῆς Σύμβασης αὐτῆς δὲν μπορεῖ νὰ τὰ ἀπαιτήσει πρὸς ὄφελός του κανένα πλοῖο, ἐκτὸς ἂν ἔχει ἔγκυρο πιστοποιητικὸ σύμφωνα μὲ τὴ Σύμβαση.

Ἄρθρο 14.
Προηγούμενες Συνθῆκες, Συμβάσεις καὶ Διευθετήσεις.

(1) Ὅλες οἱ ἄλλες συνθῆκες, συμβάσεις καὶ συμφωνίες ποὺ ἀναφέρονται στὰ θέματα χωρητικότητας ,ποὺ ἰσχύουν κατὰ τὴν περίοδο αὐτὴ μεταξὺ Κυβερνήσεων Μελῶν στὴν παροῦσα Σύμβαση, θὰ συνεχίσουν νὰ ἔχουν πλήρη καὶ τέλεια ἰσχὺ κατὰ τὴ διάρκεια τῆς χρονικῆς ἰσχύος της γιά :

(α) πλοῖα στὰ ὁποῖα δὲν ἐφαρμόζεται ἡ παροῦσα Σύμβαση, καὶ

(β) πλοῖα στὰ ὁποῖα ἐφαρμόζεται ἡ παροῦσα Σύμβαση σὲ σχέση μὲ θέματα γιὰ τὰ ὁποῖα αὐτὴ δὲν προβλέπει κατὰ τρόπο ρητό.

(2) Σὲ περίπτωση ὡστόσο, κατὰ τὴν ὁποία αὐτὲς οἱ συνθῆκες, συμβάσεις ἢ συμφωνίες ἔρχονται σὲ σύγκρουση μὲ τὶς διατάξεις τῆς Σύμβασης αὐτῆς, οἱ διατάξεις τῆς Σύμβασης αὐτῆς θὰ ὑπερισχύουν.

Ἄρθρο 15.
Κοινοποίηση πληροφοριῶν.

Οἱ Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις ἀναλαμβάνουν νὰ κοινοποιοῦν καὶ νὰ καταθέτουν στὸν Ὀργανισμό :

(α) ἐπαρκὴ ἀριθμὸ ὑποδειγμάτων τῶν πιστοποιητικῶν τους, ποὺ ἐκδίδονται σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῆς Σύμβασης αὐτῆς, γιὰ νὰ γνωστοποιηθοῦν στὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις,

(β) τὸ κείμενο τῶν νόμων, διαταγῶν, διαταγμάτων, κανονισμῶν καὶ ἄλλων ὀργάνων ποὺ θὰ ἔχουν δημοσιευθεῖ πάνω στὰ διάφορα θέματα στὰ πλαίσια τῆς Σύμβασης αὐτῆς, καὶ

(γ) κατάλογο μὴ κυβερνητικῶν ὀργάνων τὰ ὁποῖα ἔχουν ἐξουσιοδοτηθεῖ νὰ ἐνεργοῦν γιὰ λογαριασμό τους σὲ θέματα ποὺ ἀναφέρονται στὴ χωρητικότητα, γιὰ νὰ γνωστοποιηθοῦν στὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις.

Ἄρθρο 16.
Ὑπογραφή, Ἀποδοχὴ καὶ Προσχώρηση.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβαση θὰ παραμείνει ἀνοικτὴ γιὰ ὑπογραφὴ ἐπὶ ἕξη μῆνες ἀπὸ τὴν 23η Ἰουνίου 1969, καὶ στὴ συνέχεια θὰ παραμείνει ἀνοικτὴ γιὰ προσχώρηση. Οἱ Κυβερνήσεις Κρατῶν-μελῶν τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν, ἢ ὁποιοσδήποτε ἀπὸ τοὺς ἐξειδικευμένους Ὀργανισμοὺς ἢ ὁ Διεθνὴς Ὀργανισμὸς Ἀτομικῆς Ἐνέργειας, ἢ μέλη στὸ Καταστατικὸ τοῦ Διεθνοῦς Δικαστηρίου, μποροῦν νὰ γίνουν Μέλη στὴ Σύμβαση:

(α) μὲ ὑπογραφὴ χωρὶς ἐπιφύλαξη γιὰ τὴν ἀποδοχή,
(β) μὲ ὑπογραφὴ ποὺ ὑπόκειται σὲ ἀποδοχὴ καὶ ἀκολουθεῖται ἀπὸ ἀποδοχή, ἢ
(γ) μὲ προσχώρηση.

(2) Ἡ ἀποδοχὴ ἢ ἡ προσχώρηση θὰ πραγματοποιεῖται μὲ τὴν κατάθεση ἑνὸς ὀργάνου ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης στὸν Ὀργανισμό. Ὁ Ὀργανισμὸς θὰ πληροφορεῖ ὅλες τὶς Κυβερνήσεις, ποὺ ἔχουν ὑπογράψει τὴν παρούσα Σύμβαση ἢ προσχώρησαν σ' αὐτή, γιὰ κάθε νέα ἀποδοχὴ ἢ προσχώρηση καὶ γιὰ τὴν ἡμερομηνία τῆς κατάθεσής της. Ὁ Ὀργανισμὸς θὰ πληροφορεῖ ὅλες τὶς Κυβερνήσεις, ποὺ ἔχουν ἤδη ὑπογράψει τὴ Σύμβαση, γιὰ ὁποιαδήποτε ὑπογραφὴ ἡ ὁποία πραγματοποιήθηκε κατὰ τὴ διάρκεια τῶν ἕξη μηνῶν ἀπὸ τὴν 23η Ἰουνίου 1969.

Ἄρθρο 17.
Ἔναρξη ἰσχύος.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβαση θὰ τεθεῖ σὲ ἰσχὺ εἴκοσι τέσσερις μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία κατὰ τὴν ὁποία τουλάχιστο εἴκοσι πέντε Κυβερνήσεις Κρατῶν, τῶν ὁποίων τὸ σύνολο τῶν στόλων ἀποτελεῖ τουλάχιστον ἑξῆντα πέντε ἑκατοστὰ τῆς ὁλικῆς χωρητικότητας τῆς παγκόσμιας ἐμπορικῆς ναυτιλίας, θὰ ἔχουν ὑπογράψει χωρὶς ἐπιφύλαξη γιὰ τὴν ἀποδοχὴ ἢ θὰ ἔχουν καταθέσει ὄργανο ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης σύμφωνα μὲ τὸ Ἄρθρο 16. Ὁ Ὀργανισμὸς θὰ πληροφορήσει ὅλες τὶς Κυβερνήσεις ποὺ ἔχουν ὑπογράψει ἢ προσχωρήσει στὴν παρούσα Σύμβαση γιὰ τὴν ἡμερομηνία ποὺ θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει αὐτή.

(2) Γιὰ τὶς Κυβερνήσεις ποὺ ἔχουν καταθέσει ὄργανο ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης στὴν παρούσα Σύμβαση κατὰ τὴ διάρκεια τῶν εἴκοσι τεσσάρων μηνῶν ποὺ ἀναφέρονται στὴν παράγραφο (1) τοῦ Ἄρθρου αὐτοῦ, ἡ ἀποδοχὴ ἢ ἡ προσχώρηση θὰ γίνει μὲ τὴν ἔναρξη ἰσχύος τῆς Σύμβασης αὐτῆς ἢ τρεῖς μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία κατάθεσης τοῦ ὀργάνου ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης, ὁποιαδήποτε ἀπὸ τὶς ἡμερομηνίες αὐτὲς εἶναι μεταγενέστερη.

(3) Γιὰ τὶς Κυβερνήσεις ποὺ ἔχουν καταθέσει ὄργανο ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης στὴν παρούσα Σύμβαση μετὰ τὴν ἡμερομηνία ποὺ θὰ γίνει ἔναρξη τῆς ἰσχύος της, ἡ Σύμβαση θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει τρεῖς μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία κατάθεσης αὐτοῦ τοῦ ὀργάνου.

(4) Ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία ποὺ θὰ ἔχουν ὁλοκληρωθεῖ ὅλα τὰ μέτρα ποὺ ἀπαιτοῦνται γιὰ νὰ τεθεῖ σὲ ἰσχὺ μιὰ τροποποίηση τῆς Σύμβασης αὐτῆς ἢ θεωρεῖται ὅτι ἔχουν κατατεθεῖ ὅλες οἱ ἀναγκαῖες ἀποδοχὲς σύμφωνα μὲ τὴν ὑποπαράγραφο (β) τῆς παραγράφου (2) τοῦ Ἄρθρου 18 ὅταν πρόκειται γιὰ περίπτωση τροποποίησης μὲ ὁμόφωνη ἀποδοχή, ὁποιοδήποτε ὄργανο ἀποδοχῆς ἢ προσχώρησης ἔχει κατατεθεῖ θὰ θεωρεῖται ὅτι ἀναφέρεται στὴ Σύμβαση ὅπως ἔχει τροποποιηθεῖ.

Ἄρθρο 18.
Τροποποιήσεις.

(1) Ἡ παρούσα Σύμβαση μπορεῖ νὰ τροποποιηθεῖ μὲ πρόταση μίας Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης μὲ ὁποιαδήποτε ἀπὸ τὶς διαδικασίες ποὺ περιγράφονται στὸ Ἄρθρο αὐτό.

(2) Τροποποίηση μὲ ὁμόφωνη ἀποδοχή:

(α) Μὲ αἴτηση μίας Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης, ὁποιαδήποτε τροποποίηση στὴν παρούσα Σύμβαση ποὺ ἔχει προταθεῖ ἀπ' αὐτή, θὰ κοινοποιηθεῖ ἀπὸ τὸν Ὀργανισμὸ πρὸς ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις γιὰ μελέτη πρὸς τὸ σκοπὸ τῆς ὁμόφωνης ἀποδοχῆς.

(β) Ὁποιαδήποτε τροποποίηση τέτοιας μορφῆς, θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει δώδεκα μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία ἀποδοχῆς της ἀπ' ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, ἐκτὸς ἐὰν συμφωνηθεῖ μία προγενέστερη ἡμερομηνία. Μία Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση ποὺ δὲν ἀνακοινώνει στὸν Ὀργανισμὸ τὴν ἀποδοχὴ ἢ ἀπόρριψη αὐτῆς τῆς τροποποίησης, μέσα σὲ εἴκοσι τέσσερις μῆνες ἀπὸ τὴν πρώτη κοινοποίηση πρὸς αὐτὴν ἀπὸ τὸν Ὀργανισμό, θὰ θεωρεῖται ὅτι ἔχει ἀποδεχτεῖ τὴν τροποποίηση.

(3) Τροποποίηση μετὰ ἀπὸ ἐξέταση στὸν Ὀργανισμό:

(α) Ὕστερα ἀπὸ αἴτηση μιᾶς Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης, ὁποιαδήποτε τροποποίηση στὴν παρούσα Σύμβαση ἔχει προταθεῖ ἀπ' αὐτὴ ἐξετάζεται ἀπὸ τὸν Ὀργανισμό. Ἐὰν υἱοθετηθεῖ ἀπὸ τὴν πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων ἀπὸ τοὺς παρόντες ποὺ ἔχουν τὸ δικαίωμα ψήφου στὴν Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφάλειας τοῦ Ὀργανισμοῦ, θὰ κοινοποιεῖται σὲ ὅλα τὰ Μέλη τοῦ Ὀργανισμοῦ καὶ σ' ὅλες τὶς συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις ἕξη τουλάχιστον μῆνες πρὶν ἀπὸ τὴν ἐξέτασή της ἀπὸ τὴ Συνέλευση τοῦ Ὀργανισμοῦ.

(β) Ἐὰν υἱοθετηθεῖ ἀπὸ τὴν πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων ἀπὸ τοὺς παρόντες ποὺ ἔχουν δικαίωμα ψήφου στὴν Συνέλευση ἡ τροποποίηση θὰ κοινοποιεῖται ἀπὸ τὸν Ὀργανισμὸ σὲ ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις γιὰ ἀποδοχὴ ἀπ' αὐτές.

(γ) Ἡ τροποποίηση αὐτὴ θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει δώδεκα μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία ἀποδοχῆς της ἀπὸ τὰ δύο τρίτα τῶν Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων. Ἡ τροποποίηση θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει γιὰ ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, ἐκτὸς ἀπὸ αὐτὲς ποὺ πρὶν γίνει ἡ ἔναρξη τῆς ἰσχύος θὰ προβοῦν στὴ δήλωση ὅτι δὲν ἀποδέχονται τὴν τροποποίηση.

(δ) Ἡ Συνέλευση μὲ τὴν πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων ἀπὸ τοὺς παρόντες ποὺ ἔχουν δικαίωμα ψήφου, συμπεριλαμβανομένων τῶν δύο τρίτων τῶν Κυβερνήσεων ποὺ ἀντιπροσωπεύονται στὴν Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Ἀσφάλειας, ποὺ εἶναι παροῦσες καὶ ἔχουν δικαίωμα ψήφου στὴ Συνέλευση, μπορεῖ νὰ προτείνει τὴ λήψη ἀπόφασης κατὰ τὸ χρόνο υἱοθέτησης μιᾶς τροποποίησης, ὅτι ἡ τροποποίηση αὐτὴ εἶναι τόσο σπουδαίας φύσης, ὥστε ὁποιαδήποτε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, ποὺ προβαίνει σὲ δήλωση σύμφωνα μὲ τὴν ὑποπαράγραφο (γ) τῆς παραγράφου αὐτῆς καὶ δὲν ἀποδέχεται τὴν τροποποίηση μέσα σὲ περίοδο δώδεκα μηνῶν ἀπὸ τὴν ἔναρξη ἰσχύος της, θὰ παύει νὰ εἶναι μέλος στὴν παρούσα Σύμβαση ὅταν λήξει ἡ περίοδος αὐτή. Ἡ ἀπόφαση αὐτὴ θὰ ὑπόκειται στὴν προηγούμενη ἀποδοχὴ ἀπὸ τὰ δύο τρίτα τῶν Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων.

(ε) Καμιὰ διάταξη αὐτῆς τῆς παραγράφου δὲν ἐμποδίζει τὴ Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, ἡ ὁποία πρώτη ἐπρότεινε ἐνέργεια σύμφωνα μὲ τὴν παράγραφο αὐτὴ γιὰ μία τροποποίηση στὴν παρούσα Σύμβαση, ἀπὸ τὸ νὰ προβεῖ σὲ ὁποιοδήποτε χρόνο σὲ ὅποια ἐναλλακτικὴ ἐνέργεια, θεωρεῖ ἐπιθυμητὴ σύμφωνα μὲ τὶς παραγράφους (2) ἢ (4) τοῦ Ἄρθρου αὐτοῦ.

(4) Τροποποίηση ἀπὸ Διάσκεψη.

(α) Ὕστερα ἀπὸ αἴτηση μίας Συμβαλλόμενης Κυβέρνησης ἐφόσον συμφωνεῖ τουλάχιστον τὸ ἕνα τρίτο ἀπὸ τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, θὰ συγκαλεῖται διάσκεψη τῶν Κυβερνήσεων ἀπὸ τὸν Ὀργανισμὸ γιὰ νὰ ἐξετάσει τροποποιήσεις στὴν παρούσα Σύμβαση.

(β) Κάθε τροποποίηση ποὺ θὰ υἱοθετηθεῖ ἀπὸ αὐτὴ τὴ διάσκεψη, ἀπὸ τὴν πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων ἀπὸ τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις ποὺ εἶναι παροῦσες καὶ ἔχουν δικαίωμα ψήφου, θὰ κοινοποιεῖται σὲ ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις γιὰ ἀποδοχὴ ἀπὸ αὐτές.

(γ) Αὐτὴ ἡ τροποποίηση θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει δώδεκα μῆνες μετὰ τὴν ἡμερομηνία ἀποδοχῆς της ἀπὸ τὰ δύο τρίτα τῶν Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων. Ἡ τροποποίηση θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει γιὰ ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις, ἐκτὸς ἀπὸ αὐτὲς οἱ ὁποῖες πρὶν γίνει ἡ ἔναρξη ἰσχύος της, θὰ προβοῦν στὴν δήλωση ὅτι δὲν ἀποδέχονται τὴν τροποποίηση.

(δ) Μὲ πλειοψηφία τῶν δύο τρίτων ἀπὸ τοὺς παρόντες ποὺ ἔχουν δικαίωμα ψήφου, μία διάσκεψη ποὺ θὰ συγκαλεῖται σύμφωνα μὲ τὴν ὑποπαράγραφο (α) αὐτῆς τῆς παραγράφου μπορεῖ νὰ καθορ[illegible] χρόνο υἱοθέτησης τῆς τροποποίησης ὅτι ἡ τροποποίηση αὐτὴ ἔχει τόσο μεγάλη σπουδαιότητα ὥστε ὁποιαδήποτε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, προβαίνει σὲ δήλωση σύμφωνα μὲ τὴν ὑποπαράγραφο (γ) αὐτῆς τῆς παραγράφου καὶ δὲν ἀποδέχεται τὴν τροποποίηση μέσα σὲ περίοδο δώδεκα μηνῶν μετὰ τὴν ἔναρξη ἰσχύος της, παύει νὰ ἀποτελεῖ μέλος στὴν παροῦσα Σύμβαση ὅταν λήξει ἡ περίοδος αὐτή.

(5) Ὁ Ὀργανισμὸς θὰ πληροφορεῖ ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις γιὰ τὶς τροποποιήσεις ποὺ εἶναι δυνατὸ νὰ ἀρχίσουν νὰ ἰσχύουν σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο αὐτό, καθὼς καὶ γιὰ τὴν ἡμερομηνία κατὰ τὴ ὁποία θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει κάθε τέτοια τροποποίηση.

(6) Ὁποιαδήποτε ἀποδοχὴ ἢ δήλωση σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο αὐτό, θὰ γίνεται μὲ τὴν κατάθεση ἑνὸς ὀργάνου στὸν Ὀργανισμό, ὁ ὁποῖος θὰ πληροφορεῖ ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις γιὰ τὴ λήψη τῆς ἀποδοχῆς ἢ δήλωσης.

Ἄρθρο 19.
Καταγγελία.

(1) Ἡ παροῦσα Σύμβαση μπορεῖ νὰ καταγγελθεῖ ἀπὸ ὁποιαδήποτε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση σὲ ὁποιοδήποτε χρόνο μετὰ τὴν πάροδο πέντε ἐτῶν ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία ποὺ θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει ἡ Σύμβαση γιὰ τὴν Κυβέρνηση αὐτή.

(2) Ἡ καταγγελία θὰ πραγματοποιεῖται μὲ τὴν κατάθεση ἑνὸς ὀργάνου στὸν Ὀργανισμό, ὁ ὁποῖος θὰ πληροφορεῖ ὅλες τὶς ἄλλες Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις γιὰ ὁποιαδήποτε τέτοια καταγγελία ἔλαβε καὶ γιὰ τὴν ἡμερομηνία ποὺ τὴν ἐπῆρε.

(3) Μιὰ καταγγελία θὰ ἀρχίσει νὰ ἰσχύει ἕνα ἔτος μετὰ τὴ λήψη ἀπὸ τὸν Ὀργανισμὸ ἢ στὴ μεταγενέστερη περίοδο ποὺ εἶναι δυνατὸ νὰ καθορίζεται στὸ ὄργανο καταγγελίας.

Ἄρθρο 20.
Ἐπικράτειες.

(1) (α) Σὲ περιπτώσεις στὶς ὁποῖες τὰ Ἡνωμένα Ἔθνη εἶναι ἡ διοικοῦσα Ἀρχὴ γιὰ μία ἐπικράτεια, ἢ κάποια Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση εἶναι ὑπεύθυνη γιὰ τὶς διεθνεῖς σχέσεις μίας ἐπικράτειας, θὰ διαβουλεύονται τὸ συντομότερο δυνατὸ μὲ τὴν ἐπικράτεια αὐτὴ ἢ θὰ παίρνουν τὰ κατάλληλα μέτρα μὲ σκοπὸ τὴν ἐπέκταση τῆς Σύμβασης αὐτῆς στὴν ἐπικράτεια αὐτή, ἢ μποροῦν σὲ ὁποιοδήποτε χρόνο νὰ δηλώσουν στὸν Ὀργανισμὸ μὲ ἔγγραφη δήλωση ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβαση θὰ ἐπεκταθεῖ στὴν ἐπικράτεια αὐτή.

(β) Ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία ποὺ θὰ ληφθεῖ ἡ εἰδοποίηση, ἢ ἀπὸ τὴν ὁποιαδήποτε ἡμερομηνία καθορίζεται στὴν εἰδοποίηση ἡ παροῦσα Σύμβαση θὰ ἐπεκτείνεται στὴν ἐπικράτεια ποὺ ἀναφέρεται στὴν εἰδοποίηση αὐτή.

(2) (α) Τὰ Ἡνωμένα Ἔθνη, ἢ ὁποιαδήποτε Συμβαλλόμενη Κυβέρνηση, κατέθεσαν δήλωση σύμφωνα μὲ τὴν ὑποπαράγραφο α) τῆς παραγράφου (1) αὐτοῦ τοῦ ἄρθρου, σὲ ὁποιονδήποτε χρόνο μετὰ τὴν ἐκπνοὴ τῆς περιόδου τῶν πέντε ἐτῶν ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία αὐτὴ τῆς ἐπέκτασης τῆς Σύμβασης σὲ ὁποιαδήποτε ἐπικράτεια, μποροῦν μὲ γραπτὴ εἰδοποίηση πρὸς τὸν Ὀργανισμὸ νὰ δηλώσουν ὅτι ἡ παροῦσα Σύμβαση θὰ πάψει νὰ ἐπεκτείνεται σ' αὐτὴ τὴν ἐπικράτεια, ποὺ ἀναφέρεται στὴν εἰδοποίηση.

(β) Ἡ παροῦσα Σύμβαση θὰ πάψει νὰ ἐπεκτείνεται στὴν ἐπικράτεια, ποὺ ἀναφέρεται στὴν εἰδοποίηση αὐτή, ἕνα ἔτος μετὰ τὴν ἡμερομηνία λήψης τῆς εἰδοποίησης ἀπὸ τὸν Ὀργανισμὸ ἢ στὴ μεταγενέστερη περίοδο ποὺ εἶναι δυνατὸ νὰ καθορίζεται στὴν εἰδοποίηση αὐτή.

(3) Ὁ Ὀργανισμὸς θὰ πληροφορεῖ ὅλες τὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις γιὰ τὴν ἐπέκταση τῆς Σύμβασης αὐτῆς πρὸς ὁποιαδήποτε ἐπικράτεια σύμφωνα μὲ τὴν παράγραφο (1) αὐτοῦ τοῦ ἄρθρου, καὶ γιὰ τὴ λήξη ὁποιασδήποτε τέτοιας ἐπέκτασης σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῆς παράγραφου (2), καὶ θὰ καθορίζει σὲ κάθε περίπτωση τὴν ἡμερομηνία ἀπὸ τὴν ὁποία ἡ παροῦσα Σύμβαση ἔχει πάψει ἢ θὰ πάψει νὰ ἐπεκτείνεται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπο.

Ἄρθρο 21.
Κατάθεση καὶ καταχώριση.

(1) Ἡ παροῦσα Σύμβαση θὰ κατατεθεῖ στὸν Ὀργανισμὸ καὶ ὁ Γενικὸς Γραμματέας τοῦ Ὀργανισμοῦ θὰ στείλει ἐπικυρωμένα ἀκριβῆ ἀντίγραφά της πρὸς ὅλες τὶς Κυβερνήσεις ποὺ ὑπέγραψαν καὶ πρὸς ὅλες τὶς Κυβερνήσεις, ποὺ προσχωροῦν στὴν παροῦσα Σύμβαση.

(2) Ἀμέσως μὲ τὴν ἔναρξη τῆς ἰσχύος τῆς Σύμβασης αὐτῆς τὸ κείμενο θὰ σταλεῖ ἀπὸ τὸ Γενικὸ Γραμματέα τοῦ Ὀργανισμοῦ πρὸς τὴ Γραμματεία τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν πρὸς καταχώριση καὶ δημοσίευση σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο 102 τοῦ Χάρτη τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν.

Ἄρθρο 22.
Γλῶσσες.

Ἡ παροῦσα Σύμβαση ἔγινε σὲ ἕνα ἁπλὸ ἀντίγραφο στὴν Ἀγγλικὴ καὶ Γαλλικὴ γλῶσσα, τὰ δύο κείμενα τῶν ὁποίων εἶναι αὐθεντικά. Ἐπίσημες μεταφράσεις στὴ Ρωσικὴ καὶ Ἱσπανικὴ γλῶσσα θὰ ἑτοιμαστοῦν καὶ θὰ κατατεθοῦν μαζὶ μὲ τὸ ὑπογεγραμμένο πρωτότυπο.

Σὲ πίστωση τοῦ ὁποίου οἱ ὑπογεγραμμένοι ποὺ εἶναι κατάλληλα ἐξουσιοδοτημένοι ἀπὸ τὶς ἀντίστοιχες Κυβερνήσεις τους γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτὸν ὑπόγραψαν τὴν παροῦσα Σύμβαση.

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἀργεντινῆς
A. von der BECKE
N. NOZIGLIA
RAUL A. BIEULE

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Αὐστραλίας
D.C.L. WILLIAMS

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τοῦ Βασιλείου τοῦ Βελγίου
R. VANCRAEYNEST
L. VAN DEVEL
Ph. de GERLACHE
A. VAN BOMMEL
R. A. E. Op. de BEECK

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Βραζιλίας
RUBEM JOSE RODRIGUES de MATTOS
HELCIO TAV TAVARES PIRES
ELBERT DENYS PEREIRA

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Βουλγαρίας
P. DOINOV
N. HALACHEV

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τοῦ Καμερούν
P. BILLOA TANG

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τοῦ Καναδᾶ
R. R. MACGILLIVRAY

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Κίνας
FUSUNG CHU
YU SHANG LI

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Σοσιαλιστικῆς Δημοκρατίας τῆς Τσεχοσλοβακίας
F. NOVY

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τοῦ Βασιλείου τῆς Δανίας
ERH ASSENS

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γερμανίας
ERNST TENNSTEDT

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Φινλανδίας
ARVO KARJALAINEN
PEHR S. GRUNER

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Γαλλίας
YVES ROCQUEMONT
J. P. DARAM
E. TAILLART

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Γκάνα
Y. K. QUARTEY

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τοῦ Βασιλείου τῆς Ἑλλάδας
E. FOTIADIS
I. CONTOGEORGIS
J. DIMITRACOPOULOS

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰσλανδίας
HJALMAR R. BARDARSON

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰνδίας
Y. S. KASBEKAR
B. K. GUPTA
V. B VERMA
CAPT Z. Z. KABRAJI
S. BANNERJEE

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰνδονησίας
J. A. LOLONG

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Ἰρλανδίας
S. O'SULLIVAN
R. RODGERS

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τοῦ Κράτους τοῦ Ἰσραὴλ
P. MUENCH
P. MILCH

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Ἰταλίας
GIUSEPPE SARCHOIOLA
ROLANDO CALDERINI

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Ἰαπωνίας
MITSUO SATO
SEITARO KOJIMA
HIROMI ITO
YOSHIYUKI DOI
SHOZO OKADA
MASAYOSHI NISHOIOKA
KIYOSHI TAKASHIRO

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Κορέας
EI WHAN PAI
KIM KWANG YOON

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τοῦ Κουβέϊτ
A. R. MOULLA HUSSEIN

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Λιβερίας
J. D LAWRENCE
HENRY N. CONWAY Jr.
T. A. SIMPSON
L. BECKWITH
L. J. BRINTON

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Μαλαισίας
C. RABENORO

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τοῦ Μεξικὸ
A. GONZALEZ DE LEON

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τοῦ Βασιλείου τῆς Ὀλλανδίας
H. R. DE JONG
P. OVERGAAUW

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Νέας Ζηλανδίας
H. D. M JOMES

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Ὁμονπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Νιγηρίας
N. S. ADVANI
D. SINCLAIR
E. A. OLAYINKA

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τοῦ Βασιλείου τῆς Νορβηγίας
NEUBERTH WIE
PER CHRISTIANSEN
AAGE BOTHNER
TH. TORVIK

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τοῦ Πακιστὰν
M. A. HAROON
K. M. HUSSAIN
M. M. R. KARIM

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τοῦ Περοὺ
FRANCISCO VAINSTEIN

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῶν Φιλιππίνων
L. GANTIOQUI
BRIGIDO R. MUNCAL
MARIA LUISA VILLAMIN

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Λαϊκῆς Δημοκρατίας τῆς Πολωνίας
M. FILA
W. MILEWSKI

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Πορτογαλίας
S. SERAFIM GUERREIRO
CARLOS TEIXEIRA DA MOTTA

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Νοτίας Ἀφρικῆς
C.S.RUSSEL

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Ἱσπανίας
EL MARQUES DE SANTA CRUZ
F. REBOLLO

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τοῦ Βασιλείου τῆς Σουηδίας
LENNART BORG
PER ERIKSSON

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Ἑλβετίας
KELLER
F. MUHEIM
A. LUSSI

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Ἑνώσεως Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν
A.S. KOLESNICHENKO
V. BUBCHAK
E. M. PRIVALOV
N. GLUKHOV
S. FILLIPOVICH
V. KRASSIUK

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῶν Ἡνωμένων Ἀραβικῶν Κρατῶν
ZAKARIA EL SADR
Y. A. OMAR
AHMED OSMAN

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βόρειας Ἰρλανδίας
R. F. PROSSER
W. J. MADIGAN
D. R. MURRAY SMITH
E. WILSON
F. B. BOLTON
F. A. EVERARD
JOHN A. H. LEES

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς
CHARLES P. MURPHY
E. J. ROLAND
R. T. CUNNINGHAM
CHARLES I. BEVANS

PHILLIPS S. STITT
ROBERT C. KRACK
H. G. LYONS
EUGENE M. KELLY

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τῆς Βενεζουέλας
J. M. ZAMBRANO E.

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Δημοκρατίας τοῦ Βιετνάμ
D. Q. HONG

Γιὰ τὴν Κυβέρνηση τῆς Σοσιαλιστικῆς Ὁμοσπονδιακῆς Δημοκρατίας τῆς Γιουγκοσλαβίας
I. COLOVIC

ΕΓΙΝΕ ΣΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟ σήμερα τὴν εἰκοστὴ τρίτη Ἰουνίου 1969.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμὸς 1.
Γενικά.

(1) Ἡ χωρητικότητα τοῦ πλοίου ἀποτελεῖται ἀπὸ τὴν ὁλικὴ καὶ τὴν καθαρὴ χωρητικότητα.

(2) Ἡ ὁλικὴ καὶ καθαρὴ χωρητικότητα καθορίζονται σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τῶν κανονισμῶν αὐτῶν.

(3) Ἡ ὁλικὴ καὶ ἡ καθαρὴ χωρητικότητα καινοφανῶν τύπων σκαφῶν, τῶν ὁποίων τὰ κατασκευαστικὰ χαρακτηριστικὰ εἶναι τέτοια ὥστε νὰ καθιστοῦν τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τῶν κανονισμῶν αὐτῶν παράλογη ἢ ἀνεφάρμοστη, θὰ καθορίζονται ἀπὸ τὴν Ἀρχή. Ὅταν ἡ χωρητικότητα καθορίζεται μ' αὐτὸν τὸν τρόπο, ἡ Ἀρχὴ θὰ γνωστοποιεῖ στὸν Ὀργανισμὸ τὶς λεπτομέρειες τῆς μεθόδου ποὺ χρησιμοποιήθηκε γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτόν, γιὰ νὰ κοινοποιηθοῦν στὶς Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις πρὸς ἐνημέρωσή τους.

Κανονισμὸς 2.
Ὁρισμοὶ τῶν ὅρων ποὺ χρησιμοποιοῦνται στὰ παραρτήματα.

(1) Ἀνώτερο κατάστρωμα.
Ἀνώτερο κατάστρωμα εἶναι τὸ ἀνώτατο πλῆρες κατάστρωμα ποὺ ἐκτίθεται στὸν καιρὸ καὶ τὴν θάλασσα τὸ ὁποῖο ἔχει μόνιμα καιροστεγῆ μέσα κλεισίματος ὅλων τῶν ἀνοιγμάτων τοῦ τμήματός του ποὺ ἐκτίθεται στὸν καιρὸ καὶ κάτω ἀπὸ τὸ ὁποῖο ὅλα τὰ πλευρικὰ ἀνοίγματα τοῦ πλοίου εἶναι ἐξοπλισμένα μὲ μόνιμα ὑδατοστεγῆ μέσα κλεισίματος. Σὲ πλοῖο ποὺ ἔχει τὸ ἀνώτερο κατάστρωμα μερικὰ ὑπερυψωμένο, ἡ κατώτερη γραμμὴ τοῦ καταστρώματος ποὺ ἐκτίθεται στὸν καιρὸ καὶ τὴν θάλασσα καὶ ἡ συνέχεια αὐτῆς τῆς γραμμῆς παράλληλα πρὸς τὸ ἐπάνω μέρος τοῦ καταστρώματος λαμβάνεται σὰν τὸ ἀνώτερο κατάστρωμα.

(2) Κοῖλο (MOULDED DEPTH).
(α) Κοῖλο εἶναι ἡ κάθετη ἀπόσταση ἡ ὁποία μετριέται ἀπὸ τὴν ἐπάνω ὄψη τῆς τρόπιδας μέχρι τὴν κάτω ὄψη τοῦ ἀνώτερου καταστρώματος στὴν πλευρὰ τοῦ πλοίου. Στὰ ξύλινα καὶ τὰ μικτῆς κατασκευῆς πλοῖα ἡ ἀπόσταση μετριέται ἀπὸ τὴν κατώτερη ἀκμὴ τῆς ἐγκοπῆς τῆς τρόπιδας ὅπου προσαρμόζονται οἱ ἐπιγκενίδες. Ὅταν τὸ σχῆμα στὸ κατώτερο μέρος τῆς μέσης τομῆς εἶναι κοῖλο, ἢ ὅταν ὑπάρχουν ὀγκώδη ἐσωτρόπια, ἡ ἀπόσταση μετριέται ἀπὸ τὸ σημεῖο ὅπου ἡ γραμμὴ τοῦ ἐπιπέδου τοῦ πυθμένα συνεχιζόμενη ἐσωτερικὰ τέμνει τὴν πλευρὰ τῆς τρόπιδας.

(β) Σὲ πλοῖα ποὺ ἔχουν καμπύλη σύνδεση πλευρᾶς καὶ καταστρώματος (ROUNDED GUNWALE), τὸ κοῖλο μετριέται στὸ σημεῖο ὅπου ἡ προέκταση τῆς ἐσωτερικῆς ὄψης τοῦ καταστρώματος τέμνει τὴν προέκταση τῶν ἐλασμάτων τοῦ περιβλήματος, ὡς ἐὰν ἡ σύνδεση νὰ σχηματίζει γωνία.

(γ) Ὅπου τὸ ἀνώτερο κατάστρωμα εἶναι μερικὰ ὑπερυψωμένο καὶ τὸ ἀνυψωμένο τμῆμα τοῦ καταστρώματος ἐκτείνεται πάνω ἀπὸ τὸ σημεῖο,στὸ ὁποῖο προσδιορίζεται τὸ κοῖλο, τότε αὐτὸ μετριέται πάνω στὴ νοητὴ προέκταση τοῦ κατώτερου τμήματος τοῦ καταστρώματος ποὺ θεωρεῖται παράλληλη πρὸς τὸ ὑπερυψωμένο τμῆμα τοῦ καταστρώματος.

(3) Πλάτος.
Τὸ Πλάτος εἶναι τὸ μέγιστο πλάτος τοῦ πλοίου καὶ μετριέται στὸ μέσο τοῦ πλοίου καὶ στὴν ἐξωτερικὴ ὄψη τῶν νομέων σὲ πλοῖα μὲ μεταλλικὸ περίβλημα καὶ στὴν ἐξωτερικὴ ἐπιφάνεια τοῦ σκάφους σὲ πλοῖα ποὺ εἶναι κατασκευασμένα ἀπὸ ὁποιοδήποτε ἄλλο ὑλικό.

(4) Κλειστοὶ χῶροι.
Κλειστοὶ χῶροι θεωροῦνται ὅλοι ἐκεῖνοι οἱ χῶροι ποὺ περιβάλλονται ἀπὸ τὰ περιβλήματα τοῦ σκάφους ἀπὸ μόνιμα ἢ κινητὰ χωρίσματα ἢ φρακτὲς ἀπὸ καταστρώματα ἢ καλύμματα. ἐκτὸς ἀπὸ τὶς μόνιμες ἢ κινητὲς τέντες σκιάσεως. Ὑπερυψωμένα τμήματα καταστρώματος, ἀνοίγματα στὸ περίβλημα τοῦ σκάφους ἢ τὸ κατάστρωμα ἢ στὰ καλύμματα χώρων ἢ στὰ χωρίσματα καὶ τὶς φρακτὲς χώρων ἢ ἡ ἔλλειψη χωρισμάτων ἢ φρακτῶν δὲν ἀποκλείουν τὸ χαρακτηρισμὸ ἑνὸς χώρου ὡς κλειστοῦ.

(5) Ἐξαιρούμενοι χῶροι.
Μὲ τὴν ἐπιφύλαξη τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου (4) αὐτοῦ τοῦ κανονισμοῦ, οἱ χῶροι ποὺ ἀναφέρονται στὶς ὑποπαραγράφους (α) μέχρι καὶ (ε) τῆς παραγράφου αὐτῆς, καλοῦνται ἐξαιρούμενοι χῶροι καὶ δὲν περιλαμβάνονται στὸν ὄγκο τῶν κλειστῶν χώρων, ἐκτὸς ἂν πληροῦν τουλάχιστον ἕναν ἀπὸ τοὺς ἑπόμενους τρεῖς ὅρους, ὁπότε θεωροῦνται κλειστοὶ χῶροι :
—Ὁ χῶρος εἶναι ἐφοδιασμένος μὲ ράφια ἢ ἄλλα μέσα γιὰ τὴ διασφάλιση τοῦ φορτίου ἢ τῶν ἐφοδίων,
—τὰ ἀνοίγματα εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ ὁποιοδήποτε μέσο κλεισίματος.
—ἡ κατασκευὴ δίνει τὴν δυνατότητα νὰ κλείνουν αὐτὰ τὰ ἀνοίγματα :

(α) (ι) Χῶρος μέσα σὲ ὑπερκατασκευὴ ποὺ βρίσκεται ἀπέναντι ἀπὸ ἀκραῖο ἄνοιγμα τὸ ὁποῖο ἐκτείνεται ἀπὸ κατάστρωμα σὲ κατάστρωμα, ἢ ἔστω καὶ μὲ μεταλλικὸ ὑπέρθυρο,τοῦ ὁποίου τὸ βάθος δὲν ὑπερβαίνει περισσότερο ἀπὸ τὰ 25 χιλιοστόμετρα (μιὰ ἴντσα) τὸ βάθος τῶν παρακείμενων ζυγῶν τοῦ καταστρώματος, ἐφ' ὅσον τὸ ἄνοιγμα τοῦτο ἔχει πλάτος ἴσο ἢ μεγαλύτερο ἀπὸ τὰ 90 ἑκατοστὰ τοῦ πλάτους τοῦ καταστρώματος στὴν γραμμὴ τοῦ ἀνοίγματος τοῦ χώρου. Ἡ διάταξη αὐτὴ θὰ ἐφαρμόζεται κατὰ τρόπο ὥστε νὰ ἐξαιρεῖται ἀπὸ τοὺς κλειστοὺς χώρους, μόνο ὁ χῶρος μεταξὺ τοῦ πραγματικοῦ ἐγκάρσιου ἀνοίγματος καὶ μιᾶς γραμμῆς ποὺ σύρεται παράλληλα πρὸς τὴν γραμμὴ ἢ τὴν ὄψη τοῦ ἀνοίγματος σὲ ἀπόσταση ἀπὸ τὸ ἄνοιγμα ἴση μὲ τὸ μισὸ τοῦ πλάτους τοῦ καταστρώματος στὴ γραμμὴ τοῦ ἀνοίγματος (βλέπε σχῆμα Ι στὸ προσάρτημα Ι).

(α) (ιι) Ἂν τὸ πλάτος τοῦ χώρου ἐξαιτίας ὁποιασδήποτε διατάξεως, ἐκτὸς τῆς περίπτωσης σύγκλισης τῶν ἐξωτερικῶν ἐλασμάτων, γίνεται μικρότερο τῶν 90 ἑκατοστῶν τοῦ πλάτους τοῦ καταστρώματος, θὰ ἐξαιρεθεῖ ἀπὸ τὸν ὄγκο τῶν κλειστῶν χώρων μόνον ὁ χῶρος μεταξὺ τῆς γραμμῆς τοῦ ἀνοίγματος καὶ μιᾶς παράλληλης γραμμῆς ποὺ σύρεται στὸ σημεῖο ὅπου τὸ ἐγκάρσιο πλάτος τοῦ χώρου γίνεται ἴσο ἢ μικρότερο ἀπὸ 90 ἑκατοστὰ τοῦ πλάτους τοῦ καταστρώματος (σχέδια 2, 3 καὶ 4 στὸ προσάρτημα Ι).

(α) (ιιι) Ὅπου ἕνα τελείως ἀνοικτὸ μεσοδιάστημα, ἔστω καὶ ἂν ὑπάρχουν δρύφακτα ἢ ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα, χωρίζει δύο ὁποιουσδήποτε χώρους, ἡ ἐξαίρεση τοῦ ἑνὸς ἢ καὶ τῶν δύο χώρων ἐπιτρέπεται σύμφωνα μὲ τὶς ὑποπαραγράφους (α) (Ι) καὶ / ἢ (α) (ιι). Αὐτὴ ἡ ἐξαίρεση δὲν ἐφαρμόζεται ἂν ἡ ἀπόσταση μεταξὺ τῶν δύο χώρων εἶναι μικρότερη ἀπὸ τὸ ἐλάχιστο μισὸ πλάτος τοῦ καταστρώματος στὸ τμῆμα τοῦ μεσοδιαστήματος (σχέδια 5 καὶ 6 στὸ προσάρτημα Ι).

(β) Χῶρος κάτω ἀπὸ ἕνα σκέπαστρο καταστρώματος ποὺ εἶναι ἀνοικτὸς στὴ θάλασσα καὶ τὸν καιρὸ καὶ δὲν ἔχει ἄλλη σύνδεση στὶς ἐκτεθειμένες πλευρὲς μὲ τὸ σῶμα τοῦ πλοίου, ἐκτὸς ἀπὸ τοὺς ἀπαραίτητους ὀρθοστάτες γιὰ τὴ στήριξή του. Σ' ἕναν τέτοιο χῶρο εἶναι δυνατὸ νὰ τοποθετηθοῦν ἀνοικτὰ κιγκλιδώματα ἢ δρύφακτο καὶ μεταλλικὸ ὑπέρθυρο ἢ ὀρθοστάτες στὴν πλευρὰ τοῦ πλοίου, μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι ἡ ἀπόσταση μεταξὺ τῆς πάνω ὄψης τῶν κιγκλιδωμάτων ἢ τοῦ δρύφακτου καὶ τοῦ μεταλλικοῦ ὑπέρθυρου, δὲν εἶναι μικρότερη

τῶν 0,75 μέτρων (2,5 πόδες) ἢ τοῦ ἑνὸς τρίτου τοῦ ὕψους τοῦ χώρου, ὁποιοδήποτε ἀπὸ αὐτὰ εἶναι μεγαλύτερο (σχῆμα 7 στὸ προσάρτημα Ι).

(γ) Χῶρος ἐντὸς ὑπερκατασκευῆς ποὺ ἐκτείνεται ἀπὸ πλευρὰ σὲ πλευρά, ποὺ βρίσκεται μεταξὺ ἀντιμέτωπων πλευρικῶν ἀνοιγμάτων ὕψους ὄχι μικρότερου τῶν 0,75 μέτρων (2,5 ποδῶν) ἢ τοῦ ἑνὸς τρίτου τοῦ ὕψους τῆς ὑπερκατασκευῆς, ὁποιοδήποτε ἀπ' αὐτὰ εἶναι τὸ μεγαλύτερο. Ἂν σὲ μιὰ τέτοια ὑπερκατασκευὴ τὸ ἄνοιγμα βρίσκεται μόνο στὴ μία πλευρά, ὁ χῶρος ὁ ὁποῖος θὰ ἐξαιρεθεῖ ἀπὸ τὸν ὄγκο τῶν κλειστῶν χώρων θὰ περιοριστεῖ ἐσωτερικὰ ἀπὸ τὸ ἄνοιγμα μέχρι, κατὰ τὸ μέγιστο, τὸ μισὸ τοῦ πλάτους τοῦ καταστρώματος στὴν περιοχὴ τοῦ ἀνοίγματος (σχῆμα 8 στὸ προσάρτημα Ι).

(δ) Χῶρος ἐντὸς ὑπερκατασκευῆς ποὺ βρίσκεται ἀμέσως κάτω ἀπὸ ἕνα ἀκάλυπτο ἄνοιγμα τοῦ ὑπερκείμενου καταστρώματος, μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι αὐτὸ τὸ ἄνοιγμα εἶναι ἐκτεθειμένο στὸν καιρὸ καὶ ὁ χῶρος ποὺ ἐξαιρεῖται ἀπὸ τοὺς κλειστοὺς χώρους περιορίζεται στὴν ἐπιφάνεια τοῦ ἀνοίγματος (σχῆμα 9 στὸ προσάρτημα Ι).

(ε) Ἐσοχὴ στὴν ἀκραία φρακτὴ ἑνὸς ὑπερκατασκευάσματος, ποὺ εἶναι ἐκτεθειμένη στὸν καιρὸ καὶ ποὺ τὸ ἄνοιγμά της ἐκτείνεται ἀπὸ κατάστρωμα σὲ κατάστρωμα χωρὶς μέσα κλεισίματος, μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι τὸ ἐσωτερικὸ πλάτος δὲν εἶναι μεγαλύτερο ἀπὸ τὸ πλάτος στὴν εἴσοδο καὶ ἡ ἔκτασή της μέσα στὴν ὑπερκατασκευὴ δὲν εἶναι μεγαλύτερη ἀπὸ τὸ διπλάσιο τοῦ πλάτους τῆς εἰσόδου της (σχῆμα 10 στὸ προσάρτημα Ι).

(6) Ἐπιβάτης

Ἐπιβάτης εἶναι κάθε ἄτομο ἐκτός :

(α) ἀπὸ τὸν πλοίαρχο καὶ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος ἢ ἄλλα ἄτομα ποὺ ἀπασχολοῦνται ἢ χρησιμοποιοῦνται μὲ ὁποιαδήποτε ἰδιότητα πάνω στὸ πλοῖο γιὰ τὶς ἐργασίες τοῦ πλοίου αὐτοῦ καὶ

(β) ἀπὸ παιδιὰ ἡλικίας κάτω τοῦ ἑνὸς ἔτους.

(7) Χῶρος φορτίου

Χῶροι φορτίου ποὺ συμπεριλαμβάνονται στὸν ὑπολογισμὸ τῆς καθαρῆς χωρητικότητας εἶναι οἱ κλειστοὶ χῶροι ποὺ προορίζονται γιὰ τὴ μεταφορὰ φορτίου τὸ ὁποῖο πρόκειται νὰ ἐκφορτωθεῖ ἀπὸ τὸ πλοῖο, μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι οἱ χῶροι αὐτοὶ ἔχουν περιληφθεῖ στὸν ὑπολογισμὸ τῆς ὁλικῆς χωρητικότητας. Τέτοιοι χῶροι φορτίου θὰ πιστοποιοῦνται μὲ μόνιμη σήμανση μὲ τὰ γράμματα «C.C.» (CARGO COMPARTMENT) τὰ ὁποῖα θὰ εἶναι τοποθετημένα ἔτσι ὥστε νὰ εἶναι εὐδιάκριτα καὶ νὰ μὴ ἔχουν ὕψος μικρότερο ἀπὸ 100 χιλιοστόμετρα (4 ἴντσες)

(8) Στεγανὸς

Στεγανὸς σημαίνει ὅτι μὲ ὁποιεσδήποτε συνθῆκες θάλασσας δὲν θὰ εἰσδύσει νερὸ στὸ πλοῖο.

Κανονισμὸς 3.

Ὁλικὴ χωρητικότητα.

Ἡ ὁλικὴ χωρητικότητα (GT) τοῦ πλοίου θὰ προσδιορίζεται ἀπὸ τὸν ἀκόλουθο τύπο :

$$GT = K_1 V$$

ὅπου : V = Ὁλικὸς ὄγκος ὅλων τῶν κλειστῶν χώρων τοῦ πλοίου σὲ κυβικὰ μέτρα,

$K_1 = 0.2 + 0.02 \log 10V$ (ἢ ὅπως στὸν πίνακα τοῦ προσαρτήματος 2).

Κανονισμὸς 4.

Καθαρὴ χωρητικότητα.

(1) Ἡ καθαρὴ χωρητικότητα (NT) τοῦ πλοίου προσδιορίζεται ἀπὸ τὸν ἀκόλουθο τύπο :

$$NT = K_2 Vc \left(\frac{4d}{3D}\right)^2 + K_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10}\right)$$

στὸν ὁποῖο :

(α) ὁ παράγων $\left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ δὲν θὰ λαμβάνεται μεγαλύτερος ἀπὸ τὴ μονάδα

(β) ὁ ὅρος $K_2 Vc \left(\frac{4d}{3D}\right)^2$ δὲν θὰ λαμβάνεται μικρότερος ἀπὸ 0,25 GT καὶ

(γ) τὸ NT δὲν θὰ λαμβάνεται μικρότερο ἀπὸ 0.30 GT, ὅπου :

Vc=ὁλικὸς ὄγκος τῶν χώρων φορτίου σὲ κυβικὰ μέτρα

$K_2 = 0.2 + 0.02 \log 10Vc$ (ἢ ὅπως στὸν πίνακα τοῦ προσαρτήματος 2),

$$K_3 = 1.25 \frac{GT + 10{,}000}{10{,}000}$$

D = κοῖλο στὸ μέσο τοῦ πλοίου σὲ μέτρα ὅπως καθορίζεται στὸν κανονισμὸ 2(2),

d=βύθισμα γάστρας στὸ μέσο τοῦ πλοίου σὲ μέτρα ὅπως καθορίζεται στὴν παράγραφο (2) τοῦ κανονισμοῦ αὐτοῦ,

N_1=ἀριθμὸς ἐπιβατῶν σὲ θαλαμίσκους μέχρι καὶ 8 κλινῶν,

N_2=ἀριθμὸς λοιπῶν ἐπιβατῶν,

$N_1 + N_2$=συνολικὸς ἀριθμὸς ἐπιβατῶν τοὺς ὁποίους ἐπιτρέπεται νὰ μεταφέρει τὸ πλοῖο, ὅπως ἀναφέρεται στὸ πιστοποιητικὸ ἐπιβατῶν τοῦ πλοίου : Ὅταν $N_1 + N_2$ εἶναι μικρότερο τοῦ 13 τὰ N_1 καὶ N_2 θὰ λαμβάνονται ὡς μηδέν,

GT=ὁλικὴ χωρητικότητα τοῦ πλοίου ὅπως ἔχει καθοριστεῖ σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ 3.

(2) Τὸ βύθισμα (d) ποὺ ἀναφέρεται στὴν παράγραφο (ι) τοῦ κανονισμοῦ αὐτοῦ θὰ εἶναι ἕνα ἀπὸ τὰ ἀκόλουθα βυθίσματα :

(α) Γιὰ πλοῖα στὰ ὁποῖα ἐφαρμόζεται ἡ ἐν ἰσχύϊ Διεθνὴς Σύμβαση περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως, τὸ βύθισμα τὸ ὁποῖο ἀντιστοιχεῖ στὴ Γραμμὴ Φορτώσεως Θέρους (ἐκτὸς ἀπὸ τὶς γραμμὲς φορτώσεως ξυλείας) ἡ ὁποία ἔχει προσδιοριστεῖ σύμφωνα μὲ τὴν Σύμβαση αὐτή.

(β) Γιὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα, τὸ βύθισμα τὸ ὁποῖο ἀντιστοιχεῖ στὴ μέγιστη ἔμφορτη ἴσαλο ὑποδιαίρεση ποὺ ἔχει προσδιορισθεῖ σύμφωνα μὲ τὴν ἰσχύουσα Διεθνὴ Σύμβαση περὶ Ἀσφαλείας τῆς Ἀνθρώπινης ζωῆς στὴ θάλασσα ἢ μὲ ἄλλη διεθνὴ συμφωνία, ἐφόσον ἐφαρμόζεται·

(γ) Γιὰ πλοῖα στὰ ὁποῖα δὲν ἐφαρμόζεται ἡ Διεθνὴς Σύμβαση περὶ Γραμμῶν Φορτώσεως ἀλλὰ στὰ ὁποῖα ἔχει προσδιοριστεῖ γραμμὴ φορτώσεως σύμφωνα μὲ Ἐθνικὲς ἀπαιτήσεις, τὸ βύθισμα τὸ ὁποῖο ἀντιστοιχεῖ στὴ γραμμὴ φορτώσεως τοῦ θέρους ποὺ προσδιορίστηκε μὲ τὸν τρόπο αὐτόν.

(δ) Γιὰ πλοῖα στὰ ὁποῖα δὲν ἔχει προσδιοριστεῖ γραμμὴ φορτώσεως, ἀλλὰ τὸ βύθισμα τῶν ὁποίων εἶναι περιορισμένο σύμφωνα μὲ ἐθνικὲς ἀπαιτήσεις, τὸ μέγιστο ἐπιτρεπόμενο βύθισμα·

(ε) Γιὰ ἄλλα πλοῖα τὰ 75 ἑκατοστὰ τοῦ κοίλου στὸ μέσο τοῦ πλοίου ὅπως καθορίζεται στὸν κανονισμὸ 2(2).

Κανονισμὸς 5.

Μεταβολὴ τῆς καθαρῆς χωρητικότητας.

(1) Ὅταν τὰ χαρακτηριστικὰ πλοίου, ὅπως V, Vc, D, N_1 ἢ N_2, ὅπως καθορίζονται στοὺς κανονισμοὺς 3 καὶ 4, μεταβάλλονται καὶ ὅπου ἡ μεταβολὴ αὐτὴ ἔχει σὰν ἀποτέλεσμα τὴν αὔξηση τῆς καθαρῆς του χωρητικότητας ὅπως προσδιορίζεται σύμφωνα μὲ τὶς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ 4, ἡ καθαρὴ χωρητικότητα τοῦ πλοίου ποὺ ἀντιστοιχεῖ στὰ νέα χαρακτηριστικὰ θὰ καθοριστεῖ καὶ θὰ ἐφαρμοστεῖ χωρὶς καθυστέρηση.

(2) Πλοῖο ποὺ φέρει μαζὶ καὶ τὶς δυὸ γραμμὲς φορτώσεως τῶν ὑποπαραγράφων (2) (α) καὶ (2) (β) τοῦ Κανονισμοῦ 4, θὰ ἔχει μόνο μία καθαρὴ χωρητικότητα ποὺ καθορίζεται σύμφωνα μὲ τὶς ἀπαιτήσεις τοῦ Κανονισμοῦ 4, καὶ ἡ χωρητικότητα αὐτὴ θὰ ἀντιστοιχεῖ στὴν

γραμμή φορτώσεως πού ἰσχύει γιά τό ταξείδι τό ὁποῖο ἐκτελεῖ.

(3) Ὅταν τά χαρακτηριστικά στοιχεῖα πλοίου, ὅπως V, Vc, D, N_1, ἤ N_2 ὅπως καθορίζεται στούς κανονισμούς 3 καί 4, μεταβάλλονται ἤ ὅταν ἡ γραμμή φορτώσεως, ὅπως ἀναφέρεται στήν παράγραφο (2) τοῦ Κανονισμοῦ αὐτοῦ, μεταβάλλεται ἐξ αἰτίας τῆς ἀλλαγῆς στό εἶδος τῆς ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου καί ὅπου τέτοια μεταβολή ἔχει σάν ἀποτέλεσμα τή μείωση τῆς καθαρῆς του χωρητικότητας, ὅπως προσδιορίζεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ 4, δέν θά ἐκδίδεται νέο Διεθνές Πιστοποιητικό χωρητικότητας (1969) πού νά περιέχει τή νέα καθαρή χωρητικότητα πρίν περάσουν 12 μῆνες ἀπό τήν ἡμερομηνία ἔκδοσης τοῦ ἰσχύοντος πιστοποιητικοῦ.

Προϋποτίθεται ὅτι αὐτή ἡ ἀπαίτηση δέν θά ἐφαρμόζεται :

(α) Ἄν τό πλοῖο ἀλλάξει σημαία,

(β) Ἄν τό πλοῖο ὑποστεῖ μεταβολές ἤ μετασκευές πού θεωροῦνται ἀπό τήν Ἀρχή σάν μεγάλης ἔκτασης, ὅπως ἡ ἀφαίρεση ὑπερκατασκευῆς πού ἀπαιτεῖ μεταβολή τῆς καθορισμένης γραμμῆς φορτώσεως ἤ

(γ) Σέ ἐπιβατηγά πλοῖα πού χρησιμοποιοῦνται γιά τή μεταφορά μεγάλου ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν χωρίς κλίνη σέ εἰδικούς πλόες, ὅπως γιά παράδειγμα μεταφορά προσκυνητῶν.

Κανονισμός 6.

Ὑπολογισμός τῶν ὄγκων.

(1) Ὅλοι οἱ ὄγκοι οἱ ὁποῖοι ἔχουν περιληφθεῖ στόν ὑπολογισμό τῆς ὁλικῆς καί καθαρῆς χωρητικότητας θά μετροῦνται, χωρίς νά λαμβάνεται ὑπόψη ἡ τοποθέτηση μονώσεως ἤ παρόμοιου ὑλικοῦ, μέχρι τήν ἐσωτερική πλευρά τοῦ περιβλήματος, ἤ τῶν ἀκραίων ἐλασμάτων κατασκευῆς σέ πλοῖα κατασκευασμένα ἀπό μέταλλο καί τήν ἐξωτερική ἐπιφάνεια τοῦ περιβλήματος ἤ τῆς ἐσωτερικῆς πλευρᾶς τῶν ἀκραίων ἐπιφανειῶν κατασκευῆς σέ πλοῖα κατασκευασμένα ἀπό ὁποιοδήποτε ἄλλο ὑλικό.

(2) Ὄγκοι πού προεξέχουν ἀπό τή γάστρα θά περιλαμβάνονται στόν ὁλικό ὄγκο.

(3) Ὄγκοι χώρων ἀνοικτῶν στή θάλασσα μποροῦν νά ἐξαιρεθοῦν ἀπό τόν ὁλικό ὄγκο.

Κανονισμός 7.

Μέτρηση καί Ὑπολογισμός.

(1) Ὅλες οἱ μετρήσεις γιά τόν ὑπολογισμό τῶν ὄγκων θά παίρνονται κατά προσέγγιση ἑκατοστομέτρου ἤ εἰκοστοῦ τοῦ ποδιοῦ.

(2) Οἱ ὄγκοι θά ὑπολογίζονται μέ μεθόδους γενικά παραδεκτές γιά τό συγκεκριμένο χῶρο καί μέ ἀκρίβεια ἀποδεκτή ἀπό τήν Ἀρχή.

(3) Ὁ ὑπολογισμός θά εἶναι ἀρκετά ἀναλυτικός ὥστε νά ἐπιτρέπει εὔκολο ἔλεγχο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ

ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (1969)

(Ἐπίσημη σφραγίδα)

Ἐκδίδεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Σύμβασης γιά τήν Καταμέτρηση τῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων, 1969 κατ' ἐξουσιοδότηση τῆς Κυβέρνησης ... ...

... ...

(πλήρης ἐπίσημη ὀνομασία τῆς χώρας)

γιά τήν ὁποία ἡ Σύμβαση ἄρχισε νά ἰσχύει τήν ... ...

19... ἀπό ... ...

(πλήρης ἐπίσημη ὀνομασία τοῦ ἁρμόδιου ἀτόμου ἤ ὀργανισμοῦ, ἀναγνωρισμένου σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Σύμβασης γιά τήν καταμέτρηση τῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων, 1969).

Ὄνομα Πλοίου	Δ.Δ.Σ.	Λιμάνι Νηολόγησης	*ἡμερομηνία

* Ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία τοποθετήθηκε ἡ τρόπιδα ἤ τό πλοῖο ἦταν σέ ἀνάλογο στάδιο κατασκευῆς [ἄρθρο 2 (6)] ἤ ἡμερομηνία κατά τήν ὁποία τό πλοῖο ὑπέστη μετατροπές ἤ μετασκευές μεγάλης ἔκτασης [ἄρθρο 3 (2)' (β)] ἀνάλογα μέ τήν περίπτωση.

Μῆκος [ἄρθρο 2 (8)]	Πλάτος [Κανονισμός (2)3]	Κοῖλο στό μέσο τοῦ πλοίου μέχρι τό ἀνώτερο κατάστρωμα [Κανονισμός 2(2)]

ΟΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΝΑΙ:

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ... ...

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ... ...

Μέ τό παρόν βεβαιοῦται ὅτι οἱ ἀνωτέρω χωρητικότητες τοῦ πλοίου ἔχουν προσδιοριστεῖ σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τῆς Διεθνοῦς Σύμβασης γιά τήν καταμέτρηση τῆς χωρητικότητας τῶν πλοίων, 1969.

Ἐκδόθηκε τήν ... ...

(Τόπος ἔκδοσης τοῦ πιστοποιητικοῦ)

... ... 19...

(Ἡμερομηνία ἔκδοσης)

... ...

(Ὑπογραφή ἁρμοδίου γιά τήν ἔκδοση τοῦ πιστοποιητικοῦ)

καί/ἤ

(σφραγίδα τῆς ἀρχῆς πού τό ἐξέδωσε)

Ὅταν ὑπογράφεται προστίθεται ἡ ἀκόλουθη παράγραφος: Ὁ ὑπογεγραμμένος δηλώνω ὅτι εἶμαι κατάλληλα ἐξουσιοδοτημένος ἀπό τήν ἀναφερόμενη Κυβέρνηση γιά τήν ἔκδοση πιστοποιητικοῦ.

... ...

(Ὑπογραφή)

ΧΩΡΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ὀνομασία χώρου	Θέση	Μῆκος
Κάτω ἀπὸ τὸ κατάστρωμα	—	—

ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ

(Κανονισμὸς 2 (5))

Ἀστερίσκος (*) τίθεται σὲ ἐκείνους ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀναφερόμενους χώρους ποὺ περιλαμβάνουν συγχρόνως κλειστοὺς καὶ ἐξαιρούμενους χώρους.

ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ὀνομασία χώρου	Θέση	Μῆκος

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

(Κανονισμὸς 4 (1))

Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν σὲ θαλαμίσκους μέχρι καὶ 8 κλινῶν ....

Ἀριθμὸς λοιπῶν ἐπιβατῶν ....

ΒΥΘΙΣΜΑ

(Κανονισμὸς 4 (2))

Ἡμερομηνία καὶ τόπος ἀρχικῆς καταμέτρησης ....

Ἡμερομηνία καὶ τόπος τελευταίας (προηγούμενης) καταμέτρησης

....

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ :

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1

Σχέδια ἀναφερόμενα στὸν Κανονισμὸ 2 (5)

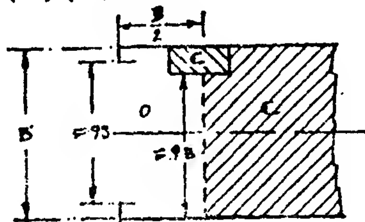
Στὰ ἀκόλουθα σχέδια : O = ἐξαιρούμενοι χῶροι
C = κλειστοὶ χῶροι
I = χῶρος ποὺ θὰ θεωρηθεῖ σὰν κλειστός.

Ἀνοίγματα σὲ τμήματα ποὺ θὰ περιλαμβάνονται στοὺς κλειστοὺς χώρους.

B = πλάτος τοῦ καταστρώματος στὴν περιοχὴ τοῦ ἀνοίγματος.

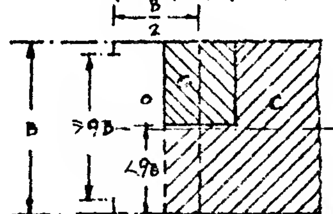
Σὲ πλοῖα μὲ καμπύλη σύνδεση πλευρᾶς καὶ καταστρώματος τὸ πλάτος μετριέται μὲ τὸν τρόπο ποὺ φαίνεται στὸ σχέδιο II.

Καν. 2(5)(α)(ι)



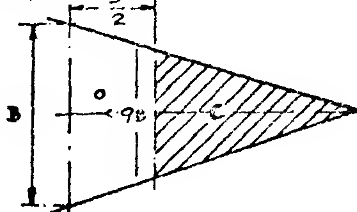
Σχεδ. 1

Καν. 2(5)(α)(ιι)



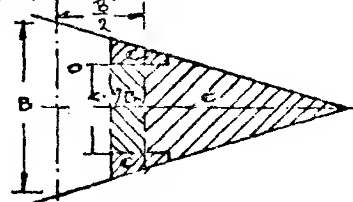
Σχεδ. 2

Καν. 2(5)(α)(ιι)



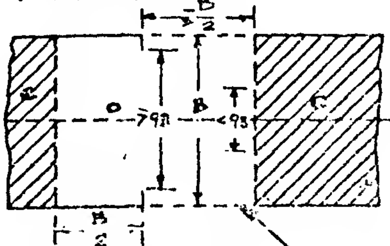
Σχεδ. 3

Καν. 2(5)(α)(ιι)



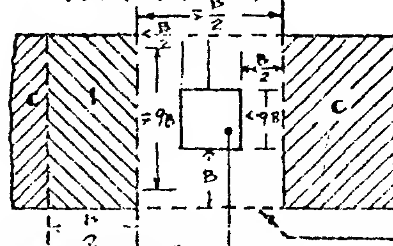
Σχεδ. 4

Καν. 2(5)(α)(ιιι)



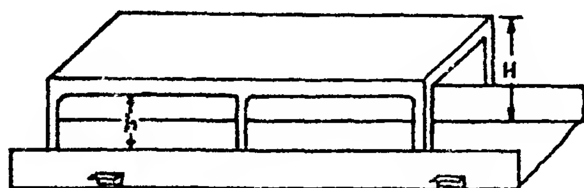
Σχεδ. 5

Καν. 2(5)(α)(ιιι)



Σχεδ. 6

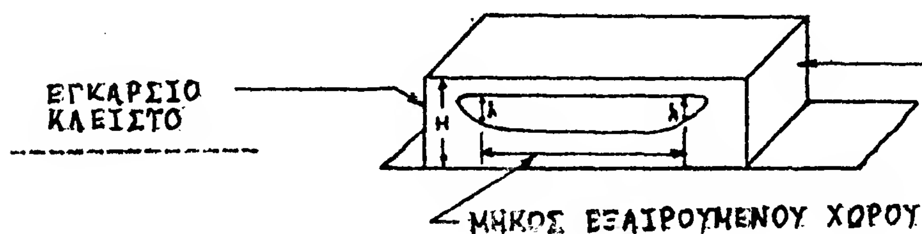
Καν. 2(5)(β)



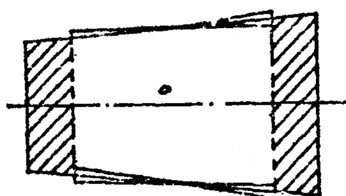
H = ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ $\frac{H}{3}$ ή
0,75μ (2,5 πόδια)
ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΕΙΝΑΙ
ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ

Σχεδ. 7

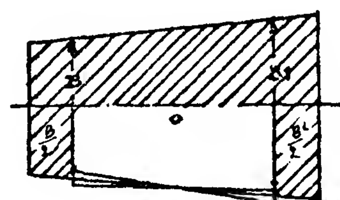
Καν. 2(5)(γ)



H= ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ $\frac{H}{3}$ ή
0,75μ(2,5πόδια)
ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΕΙΝΑΙ
ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ



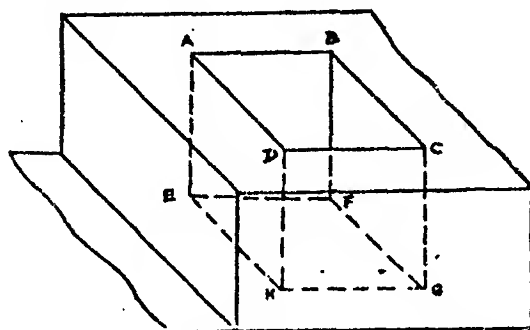
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΑ ΠΛΕΥΡΙΚΑ ΑΝΟΙΓΜΑΤΑ



ΑΝΟΙΓΜΑ ΜΟΝΟ ΣΤΗ ΜΙΑ ΠΛΕΥΡΑ

Σχεδ. 8

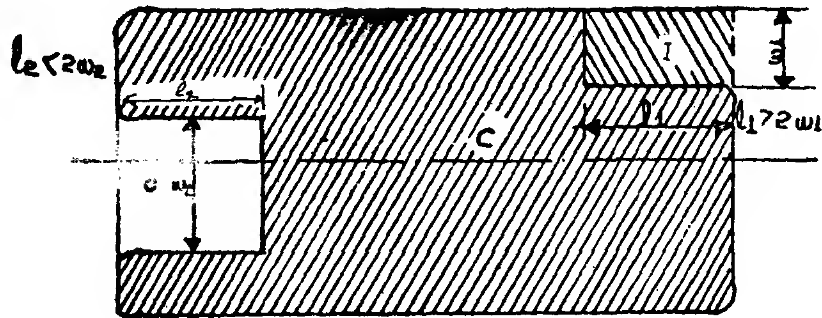
Καν. 2(5)(δ)



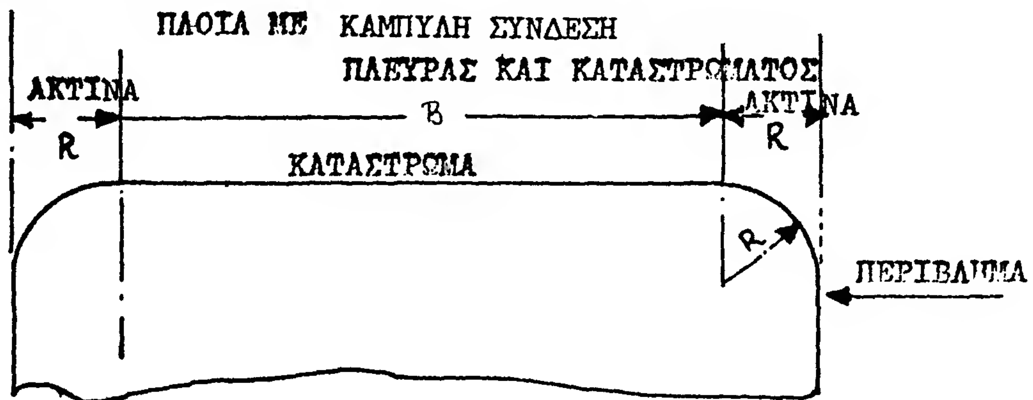
ABCD= ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
ΧΩΡΟΣ ABCDEFGH ΘΑ ΕΞΑΙΡΕΙΤΑΙ
ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΛΕΙΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ.

Σχεδ. 9

Καν. 2(5)(ε)



Σχεδ. 10



Σχεδ. 11

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2

Συντελεστές Κ1 καὶ Κ2 ἀναφερόμενοι στοὺς Κανονισμοὺς 3 καὶ 4 (1)

V ἢ Vc = Ὄγκος σὲ κυβικὰ μέτρα

V ἢ Vc	K1 ἢ K2	V ἢ Vc	K1 ἢ K2	V ἢ Vc	K1 ἢ K2	V ἢ Vc	K1 ἢ K2
10	02200	45.000	02931	330.000	03104	670.000	03165
20	02260	50.000	02940	340.000	03106	680.000	03166
30	02295	55.000	02948	350.000	03109	690.000	03168
40	02320	60.000	02956	360.000	03111	700.000	03169
50	02340	65.000	02963	370.000	03114	710.000	03170
60	02356	70.000	02969	380.000	03116	720.000	03171
70	02369	75.000	02975	390.000	03118	730.000	03173
80	02381	80.000	02981	400.000	03120	740.000	03174
90	02391	85.000	02986	410.000	03123	750.000	03175
100	02400	90.000	02991	420.000	03125	760.000	03176
200	02460	95.000	02996	430.000	03127	770.000	03177
300	02495	100.000	03000	440.000	03129	780.000	03178
400	02520	110.000	03008	450.000	03131	790.000	03180
500	02540	120.000	03016	460.000	03133	800.000	03181
600	02556	130.000	03023	470.000	03134	810.000	03182
700	02569	140.000	03029	480.000	03136	820.000	03183
800	02581	150.000	03035	490.000	03138	830.000	03184
900	02591	160.000	03041	500.000	03140	840.000	03185
1.000	02600	170.000	03046	510.000	03142	850.000	03186
2.000	02660	180.000	03051	520.000	03143	860.000	03187
3.000	02695	190.000	03056	530.000	03145	870.000	03188
4.000	02720	200.000	03060	540.000	03146	880.000	03189
5.000	02740	210.000	03064	550.000	03148	890.000	03190
6.000	02756	220.000	03068	560.000	03150	900.000	03191
7.000	02769	230.000	03072	570.000	03151	910.000	03192
8.000	02781	240.000	03076	580.000	03153	920.000	03193
9.000	02791	250.000	03080	590.000	03154	930.000	03194
10.000	02800	260.000	03083	600.000	03156	940.000	03195
15.000	02835	270.000	03086	610.000	03157	950.000	03196
20.000	02860	280.000	03089	620.000	03158	960.000	03196
25.000	02880	290.000	03092	630.000	03160	970.000	03197
30.000	02895	300.000	03095	640.000	03161	980.000	03198
35.000	02909	310.000	03098	650.000	03163	990.000	03199
40.000	02920	320.000	03101	660.000	03164	1.000.000	03200

Οἱ συντελεστὲς K1 ἢ K2 σὲ ἐνδιάμεσες τιμὲς τῶν V ἢ Vc θὰ λαμβάνονται μὲ γραμμικὴ παρεμβολή.

Ἄρθρο δεύτερο.

(1) Γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων αὐτοῦ τοῦ νόμου καὶ τῆς Σύμβασης καὶ τὴν ἔκδοση τῶν πιστοποιητικῶν τὰ ὁποῖα προβλέπονται ἀπὸ τὴ Σύμβαση, ἁρμόδια Ὑπηρεσία εἶναι ἡ Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων.

(2) Γιὰ τὴν ἐπιθεώρηση τῶν πλοίων ποὺ καταπλέουν σὲ ἑλληνικὰ λιμάνια, ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὴ σημαία ποὺ φέρουν, ἁρμόδιες Ἀρχὲς εἶναι ἡ Ἐπιθεώρηση Ἐμπορικῶν Πλοίων καὶ οἱ Λιμενικὲς Ἀρχές.

Ἄρθρο τρίτο.

(1) Ἡ Κύρωση τῶν τυχὸν τροποποιήσεων καὶ συμπληρώσεων τῆς Σύμβασης ἢ τῶν Παραρτημάτων της γίνεται μὲ Προεδρικὰ Διατάγματα ἐκδιδόμενα ὕστερα ἀπὸ πρόταση τῶν Ὑπουργῶν Ἐξωτερικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

(2) Ἀποφάσεις, συστάσεις καὶ ὁδηγίες τοῦ Διεθνοῦς Ναυτιλιακοῦ Ὀργανισμοῦ ποὺ ἀναφέρονται στὴν ἐφαρμογὴ τῆς Σύμβασης, μποροῦν νὰ γίνονται ἀποδεκτὲς μὲ Ἀποφάσεις τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας οἱ ὁποῖες δημοσιεύονται στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Ἄρθρο τέταρτο.

Ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία ποὺ θὰ τεθεῖ σὲ ἰσχὺ ἡ Σύμβαση, οἱ διατάξεις τῶν :

(α) Ν.Δ.973/1971 (ΦΕΚ 194 Α/1971) «περὶ καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητας τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων»,

(β) ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' τοῦ Ν.Δ.187/1973 (ΦΕΚ Α' 261) «περὶ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου»,

(γ) Π.Δ. 912/1980 (ΦΕΚ 226 Α/1980) «περὶ τελῶν καταμετρήσεως» καὶ

(δ) Β.Δ.352/1972 (ΦΕΚ 85Α/1972) «περὶ τοῦ τύπου τῶν πιστοποιητικῶν καταμετρήσεως», καταργοῦνται σὲ ὅσα σημεῖα τους δὲν εἶναι σύμφωνες μὲ τὶς διατάξεις τῆς Σύμβασης.

Ἄρθρο πέμπτο.

(1) Κάθε χρόνο καταβάλλεται εἰσφορὰ γιὰ τὴ συμμετοχὴ τῆς Ἑλλάδας στὶς δαπάνες λειτουργίας τῆς Γραμματείας ἡ ὁποία προβλέπεται ἀπὸ τὸ «Μνημόνιο Συνεννόησης γιὰ τὸν Ἔλεγχο τῶν πλοίων ἀπὸ τὰ Κράτη τῶν λιμανιῶν» (MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL) ποὺ ὑπογράφηκε στὸ Παρίσι τὴν 26 Ἰανουαρίου 1982 μαζὶ μὲ τὴ διοικητικὴ Συμφωνία ποὺ ἀναφέρεται στὴν κάλυψη τῶν σχετικῶν δαπανῶν.

(2) Τὸ ὕψος τῆς εἰσφορᾶς αὐτῆς καθορίζεται μὲ κοινὴ ἀπόφαση τῶν Ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ποὺ δημοσιεύεται στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

(3) Ἡ καταβολὴ τῆς εἰσφορᾶς γίνεται τμηματικὰ στὴ διάρκεια κάθε χρόνου, σὲ Ὀλλανδικὰ φιορίνια.

(4) Ἡ δαπάνη τῆς εἰσφορᾶς αὐτῆς ποὺ βαρύνει τὸν ἐτήσιο προϋπολογισμὸ τοῦ Ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δικαιολογεῖται μὲ ἁπλὴ ἐξοφλητικὴ ἀπόδειξη τοῦ προϊσταμένου τῆς Γραμματείας τοῦ Μνημονίου. Ἡ ἀπόδειξη θεωρεῖται ἀπὸ τὸν Ὑπουργὸ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

(5) Ἡ εἰσφορὰ θὰ ἀρχίσει νὰ καταβάλλεται ἀπὸ τὸ οἰκονομικὸ ἔτος 1982.

Ἄρθρο ἕκτο.

Ἡ ἰσχὺς τοῦ νόμου αὐτοῦ ἀρχίζει ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία δημοσιεύσής του στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Παραγγέλομεν νὰ δημοσιευθῇ εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τὸ κείμενον τοῦ παρόντος καὶ νὰ ἐκτελεσθῇ ὡς νόμος τοῦ Κράτους.

Ἀθήνα, 5 Ἰουλίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ — **ΙΩΑΝ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ**

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ — **ΔΗΜ. ΚΟΥΛΟΥΡΙΑΝΟΣ**

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Ἀθήνα, 7 Ἰουλίου 1983

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΑΓΚΑΚΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ